* Année 1959-1960. — N° 81 A. N. Vendredi 20 Novembre 1959 *

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :

MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 2.200 fr. ; ÉTRANGER : 4.000 fr.

(Compte chèque postal: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS-15°

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1re Législature

1re SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

COMPTE RENDU INTEGRAL — 39e SEANCE

1re Séance du Jeudi 19 Novembre 1959.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1960 (2e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2600).

Travaux publics et transports (suite).

Marine marchande.

Etat F (suite) *et Etat G* (suite).

MM. Christian Bonnet, rapporteur spécial; Bergasse, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Cermolacce, Michaud, Rombeaut, Courant.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Ordre du jour (p. 2610).

PRESIDENCE DE M. EUGENE-CLAUDIUS PETIT,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1960
(DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960, n° 300, deuxième partie (rapport n° 328).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement, 2 heures 5 minutes ;

Commission des finances, de l'économie générale et du plan, 8 heures 45 minutes ;

Commission des affaires culturelles, familiales et sociales, 3 heures ;

Commission des affaires étrangères, 10 minutes ;

Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, 5 minutes ;

Commission de la production et des échanges, 3 heures 50 minutes ;

Groupe de l'union pour la nouvelle République, 6 heures 50 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 4 heures 5 minutes ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 2 heures ;

Groupe de l'unité de la République, 1 heure 35 minutes ;

Groupe socialiste, 2 heures 45 minutes ;

Groupe de l'entente démocratique, 1 heure 20 minutes ;

Isolés, 45 minutes.

La commission de la défense nationale a épuisé son temps de parole.

Nous abordons l'examen des crédits de la marine marchande.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS (*suite*)

III. Marine marchande.

ETAT F (*suite*).

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(*Autorisations nouvelles.*)

« Titre III, 557.048 NF » ;

« Titre IV, 12.401.909 NF ».

ETAT G (*suite*).

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils.

(*Autorisations nouvelles.*)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 11.030.000 NF » ;

« Crédit de payement, 3.300.000 NF ».

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 283.400.000 NF » ;

« Crédit de payement, 134.323.000 NF ».

Je rappelle que la durée du débat est prévue pour une heure.

Or le temps de parole demandé par les orateurs inscrits sur ce budget atteint déjà deux heures. De plus, les rapporteurs ont demandé, l'un 20 minutes, l'autre 25 minutes. C'est dire que nous sommes très loin des temps qui ont été prévus lors de l'organisation du débat. J'invite donc MM. les rapporteurs et MM. les orateurs inscrits à bien vouloir, autant que possible, limiter leur intervention.

La parole est à M. Christian Bonnet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Christian Bonnet, *rapporteur spécial.* Mes chers collègues, le propre d'un rapport écrit — M. de la Palice l'eût dit — est de pouvoir être lu.

En outre, pour mériter son nom, un débat budgétaire ne doit pas se borner à de longs monologues fastidieux des rapporteurs ; il doit faire une place à ces discussions d'où jaillit parfois, dit-on, la lumière. Enfin, pour l'examen des crédits annuels, a été substituée aux trop longues séances d'antan une précipitation tout aussi condamnable.

Telles sont les raisons pour lesquelles je me bornerai à souligner les points essentiels sur lesquels la commission, avant de conclure à l'adoption du budget de la marine marchande, a estimé de son devoir d'attirer l'attention du Gouvernement.

Des problèmes de trois ordres ont été spécialement étudiés : ceux qui concernent les pêches maritimes, ceux qui sont relatifs à la situation de l'établissement national des invalides, ceux enfin qui ont trait à l'armement et à la construction navale, indissolublement liés dans leur sort commun.

Les questions propres à la pêche peuvent se grouper sous trois rubriques.

Il s'agit, d'abord, de l'écart entre les prix à la production et les prix à la distribution, écart toujours irritant pour les producteurs, écart plus grand dans ce domaine que dans d'autres, écart auquel le Gouvernement peut d'autant moins être insensible aujourd'hui que les cours de la viande le préoccupent et que toutes les études qui ont été faites par les instituts spécialisés prouvent qu'il y a, en France, de très importantes possibilités pour le développement de la consommation du poisson.

Problème de prix, mais aussi problèmes de la préparation, de l'adaptation de notre industrie des pêches maritimes à la compétition qui s'instaure dans le cadre du Marché commun : formation professionnelle des hommes de pêche aussi bien que des marins du commerce, charges sous lesquelles ploie l'armement à la pêche français — je souligne d'un mot la nocivité de cette taxe sur le gas-oil de 1,50 F instituée l'an dernier et dont on avait espéré tout au long de l'année qu'elle pourrait être supprimée au titre de 1960 — insuffisance de notre recherche scientifique et technique, création d'une sous-commission des pêches à la commission de l'agriculture du Marché commun, puisque notre industrie des pêches, qu'il s'agisse de la production ou du stade ultérieur de la transformation, est assimilée à l'agriculture dans le traité de Marché commun.

Problème de prix, donc, je le répète, problèmes d'adaptation au Marché commun qui s'organise, problèmes aussi de protection de notre industrie de la pêche sur le plan international.

J'évoque d'un mot l'évolution, extrêmement dangereuse pour notre industrie, de la réglementation internationale du droit de pêche, singulièrement le problème de l'extension des eaux territoriales.

J'évoque également la convention tarifaire franco-tunisienne, qui a instauré une disparité choquante, et peut-être redoutable, entre le régime des produits de la pêche tunisiens entrant en France et le régime des produits français entrant en Tunisie.

Après les problèmes de la pêche, la commission des finances s'est penchée sur un problème, commun à l'armement à la pêche et à l'armement au commerce, fournissant dès lors une transition toute naturelle, celui de l'établissement national des invalides.

Il est du devoir de votre rapporteur de souligner que la situation de l'établissement national des invalides en est venu, comme il l'écrit dans son rapport, à un point de rupture.

L'administration, du moins certaines administrations, dès lors qu'on parle du régime des pensions de marins, marquent quelques signes d'impatience. Les armateurs à la pêche et au commerce sont indisposés par l'augmentation constante des cotisations, par la création de nouvelles taxes et par l'augmentation des anciennes. Dans l'intérêt même des bénéficiaires du régime particulier des marins, qui est si justifié dans son principe, il a paru nécessaire à votre commission qu'un large inventaire fût établi, par une commission très restreinte, dont les travaux ne devront d'ailleurs pas retarder ceux qui ont déjà été entrepris au sein du département ministériel compétent. Cette commission, composée de trois membres, présidée par un conseiller à la Cour des comptes, devrait rassembler uniquement des hommes compétents et qui ne soient pas directement intéressés à la conclusion de leurs travaux.

Nous ne pouvons certes pas attendre d'un tel inventaire des solutions magiques à un problème dont la donnée majeure demeure le pourcentage des pensionnés par rapport aux personnels en activité, les premiers étant plus nombreux que les seconds.

Il reste que certaines orientations peuvent être marquées. Cet inventaire peut faire ressortir, à côté de situations auxquelles il faudra peut-être porter remède, les devoirs de l'Etat sur le triple plan d'une obligation morale, politique et financière. Il pourrait mettre en relief la nécessité de créer un conseil d'administration doté de pouvoirs de gestion et d'administration, et proposer de substituer à un système extrêmement complexe, parfois générateur d'arbitraire — celui des trop nombreuses catégories instituées par la loi de 1948 — une organisation plus souple inspirée du système de points en usage dans le régime des cadres.

Ce système plus souple permettrait, par des valorisations ou des minorations, de tenir davantage compte des conditions dans lesquelles sont effectuées les navigations par certains ressortissants à ce régime, car beaucoup ont le sentiment que les portuaires sont aujourd'hui avantagés par rapport à ceux qu'il est convenu d'appeler les gens du large.

Nous abordons maintenant les problèmes de l'armement et de la construction navale, indissolublement liés, comme je l'ai déclaré il y a un instant. L'un et l'autre sont, en effet, soumis au maximum à la concurrence internationale et ils ressortissent à l'un des derniers marchés internationaux libres. La prospérité de l'un est la condition de l'activité de l'autre et la situation

difficile de l'armement, comme la situation tragique de la construction navale, sont dominées par un même fait qui est la crise mondiale des frets.

A cette crise qui est le fait — à la différence de bien d'autres crises survenues avant-guerre — non pas tant d'une marchandise qui se dérobe que d'un tonnage en excédent, qui est la conséquence d'un excès d'offre par rapport à la demande et qui, dès lors, est peut-être plus grave et risque d'être plus longue que celles d'antan, il ne sera pas porté remède d'une façon magique. Il n'y a aucun espoir de la voir conjurée dans un avenir prochain, sauf retournement complet de la situation, moins sur le plan économique que sur le plan politique.

Le pavillon français est un pavillon relativement onéreux. Il serait étonnant qu'il en soit autrement puisque, pour ses charges d'exploitation, il est tributaire d'une économie protégée alors que, en ce qui concerne son exploitation proprement dite et son activité, il est, au contraire, exposé aux grands vents de la concurrence internationale.

Telle est la raison pour laquelle le Gouvernement devrait témoigner à son égard d'une sollicitude très particulière, qui doit s'exprimer, en premier lieu, dans les accords conclus avec les personnes morales, privées ou publiques, étrangères.

Qu'il me soit permis à cet égard de souligner, comme je l'ai fait dans mon rapport, combien il est fâcheux que la Tunisie ait donné à l'accord d'octobre 1958 une interprétation autre que celle que lui donnait à l'origine le Gouvernement français.

Qu'il me soit permis de marquer avec force que la commission souhaite que le Gouvernement organise dès maintenant la couverture sous pavillon français des échanges techniques auxquels donnera lieu le pétrole du Sahara.

La sollicitude du Gouvernement pour l'armement doit se marquer aussi dans des dispositions d'ordre fiscal, et je me permets de renvoyer ceux que la chose intéresse aux détails de mon rapport. Mais elle doit se traduire surtout dans la définition d'un régime de crédit à long terme, dont il est inconcevable que notre armement ait été privé jusqu'ici, dans la définition aussi, par la voie de bonifications, d'un taux d'intérêt, qui serait analogue à celui dont bénéficient certains armements étrangers, en particulier l'armement de la République fédérale d'Allemagne, qui, au cours des deux ou trois mois derniers, a dépassé en tonnage la flotte française alors qu'il était parti de zéro en 1945.

Si la situation de l'armement est difficile, celle de la construction navale est tragique et le Gouvernement — je le souligne — ne peut pas, en face de cette crise, pratiquer ce qu'il est convenu d'appeler vulgairement la politique de l'autruche.

Cette crise de la construction navale a préoccupé les pouvoirs publics dès le début de cette année. Une commission dite commission Merveilleux du Vignaux, du nom de son président, a déposé des conclusions encore tenues secrètes mais dont on sait cependant qu'elles assignent à cette industrie un objectif de 400.000 tonnes environ pour les années 1962 et suivantes, objectif qui, en l'état actuel des choses, paraît raisonnable sinon, hélas ! optimiste.

Or la capacité de production de cette industrie paraît devoir être, à l'époque, très supérieure. On a avancé le chiffre de 730.000 tonneaux mais, on le sait, dès lors qu'il s'agit des déclarations des intéressés qui se sentent menacés — et nous l'avons vu sous le régime de répartition en temps de guerre et immédiatement après guerre — les industriels ont tendance à majorer leur capacité de production, de façon que la réduction, si réduction il doit y avoir, soit calculée sur un chiffre supérieur à celui de leur capacité de production réelle.

Quoi qu'il en soit, il est certain qu'il y a une disparité marquée entre les quelque 700.000 tonneaux de capacité de production des années 1962 et 1963 pour l'industrie des constructions navales, et les 400.000 tonneaux qui paraissent être le seul objectif raisonnable, en l'état actuel des choses, compte tenu du fait que l'armement français ne voit pas la possibilité de confier plus de 150.000 tonneaux de commandes à nos chantiers à partir de 1962.

Cette industrie de la construction navale est, dans bien des pays, aidée d'une façon directe ou indirecte, contrairement à ce qu'on a pu dire. Elle l'est en France, mais le problème est celui, délicat entre tous, de la reconversion.

La reconversion est toujours une opération délicate, mais elle l'est encore plus dans l'industrie de la construction navale parce que les chantiers les plus menacés se trouvent dans une zone de dépression économique, dans ce tiers de la France qui souffre, comme l'a dit M. le président de cette Assemblée ; outre cette raison d'ordre géographique, la reconversion est également difficile, parce que cette industrie, à bien des égards, est demeurée une industrie de main-d'œuvre. Par conséquent, le nombre des travailleurs à reclasser est plus important qui ne le serait, pour la production d'un tonnage égal, dans une autre activité.

Ajoutons à cela que certains armements sont étroitement liés à certains chantiers, et que si on venait à leur imposer de construire des bateaux dans des chantiers qui ne seraient pas ceux avec lesquels ils sont liés, ils pourraient être tentés de les faire construire à l'étranger.

Cela souligne encore toutes les difficultés du problème.

Mais ce n'est pas parce qu'un problème est difficile qu'on doit indéfiniment différer sa solution, tout au contraire.

On serait tenté, en la circonstance, d'assimiler l'attitude du Gouvernement à celle d'un chirurgien qui aurait fait un diagnostic, hélas exact, mais qui se refuserait à pratiquer l'opération, tant la vue du sang lui répugne.

Il est de fait que la situation tragique de certains chantiers pose, sur le plan humain, des problèmes douloureux qui seront évoqués certainement par plusieurs de mes collègues. Il n'en reste pas moins vrai que ces problèmes ne seront pas résolus si la période actuelle d'incertitude demeure. Cette période actuelle d'incertitude, si elle devait se prolonger, condamnerait l'ensemble de cette industrie, aussi bien les chantiers les plus compétitifs que ceux qui se sentent les plus menacés.

Les chantiers les plus compétitifs ont besoin de continuité dans l'action, tant sur le plan des investissements, que sur le plan commercial. Chacun sait que, sur le plan commercial, pour de grandes affaires comme pour de petites, il est plus difficile de refaire une clientèle que de la créer et qu'une solution de continuité dès lors a toujours des conséquences graves.

L'incertitude est fâcheuse aussi pour les chantiers les plus menacés, tentés de prendre très au-dessous de leur prix de revient des commandes qui leur permettront de maintenir une certaine activité, tentés aussi de garder quelque illusion quant à la nécessité d'une reconversion partielle ou totale.

Votre commission des finances a prié son rapporteur d'insister auprès du Gouvernement pour qu'après avoir placé chacun devant ses responsabilités, il prenne plus nettement les siennes en dotant une autorité bien définie de pouvoirs et de crédits. Je dis « une autorité bien définie », car nous assistons actuellement à une sorte de jeu de cache-cache entre le Gouvernement qui compte sur la profession et la profession qui, inquiète, troublée, compte sur le Gouvernement, entre le pouvoir central qui a tendance en matière de décentralisation à se reposer sur les pouvoirs locaux et l'administration locale qui a tendance à rejeter les décisions vers le pouvoir central — ce pouvoir central, lui-même rejetant les intéressés du département ministériel de la place Fontenoy à celui de la rue de Grenelle ou à celui de la rue de Rivoli. Ce jeu de cache-cache, trop réussi jusqu'à présent, doit cesser. Il faut nommer une autorité et la doter de pouvoirs bien définis.

Lorsque le problème du logement dans la région parisienne s'est posé, le gouvernement du moment avait nommé quelqu'un qui est aujourd'hui ministre de la construction et l'avait chargé de coordonner tous les efforts pour arriver à une solution. Je pense que le Gouvernement devrait s'inspirer de ce précédent en ce qui concerne la construction navale.

Votre commission des finances pense aussi que certaines mesures devraient être prises pour aider cette industrie : la suppression de la T. V. A. sur le plan intérieur, pour ne pas reprendre d'une main par la T. V. A. ce qu'on a donné d'une autre par l'aide à la construction navale, la diminution rapide des droits de douane et l'augmentation des contingents sur les auxiliaires pour une industrie qui est à bien des égards une activité d'assemblage et qui n'a pas la possibilité, comme sa concurrente hollandaise, de s'approvisionner au meilleur prix partout dans le monde, qui ne bénéficie pas non plus des facilités que donne l'intégration assez poussée de sa concurrente allemande.

La commission s'est émue aussi de constater, sur le plan des accords commerciaux, les possibilités qui étaient ouvertes sans contre-partie apparente à des pays comme la Hollande, le Danemark, la Pologne. Les nations maritimes de tradition n'ont pas ouvert de telles possibilités ; qu'il s'agisse de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, de l'Italie, du Japon, il n'y a pratiquement pas de constructions qui soient faites à l'étranger pour le compte de l'armement national.

Finissons-en avec la construction en évoquant d'un mot les problèmes posés par les chantiers de réparations. Ces problèmes sont les mêmes, ils sont étroitement liés à ceux de la construction navale. Comme eux, ils appellent, non pas un repli, mais un redoublement d'efforts à l'image de ce qui se fait dans les chantiers étrangers, sur le plan, au moins, des investissements.

Sait-on qu'actuellement où l'armement mondial et les chantiers mondiaux sont en pleine crise, les programmes d'investissements par chantier se chiffrent par 10, 12, 14, 15 milliards dans un grand nombre de pays ? J'en ai ici la liste et je pourrais les citer, mais je ne veux pas abuser de la patience de l'Assemblée.

Sait-on qu'au moment même où certains envisagent de se refuser à certains investissements, de les négliger, nos concurrents étrangers font le plus grand effort ?

Qu'il s'agisse de réparations ou de constructions navales, le Gouvernement devrait encourager de tels efforts en France.

En conclusion, l'accumulation des menaces qui pèsent sur le secteur maritime dans son ensemble appelle la mise en œuvre, trop longtemps différée, d'une véritable politique à long terme de la marine marchande. De tout temps, l'intérêt d'une flotte de commerce puissante a été reconnue, et l'exemple de l'Allemagne fédérale — je le disais il y a un instant — est là, significatif, pour nous prouver que nombre de nations n'hésitent pas à porter leur flotte au niveau convenable, quels que soient la durée et le coût de l'effort.

Le participation de l'armement français au trafic de nos ports est en augmentation — elle est de l'ordre de 60 p. 100 pour les importations et les exportations — mais cet effort doit se poursuivre, car le déficit de la balance des frets, s'il a été réduit à 170 millions de dollars, pour une grande part, d'ailleurs, par suite de la baisse des taux de fret, est encore très largement supérieur à l'ensemble des crédits de paiement — dépenses ordinaires et dépenses en capital — qui sont ouverts au projet de budget de 1960. Et cela devrait donner à penser.

En ces temps où l'on parle volontiers de grandeur, sans doute serait-il bon de s'aviser qu'un grand pays ne peut pas demeurer indifférent à l'égard d'une activité qui intéresse son indépendance économique, sa balance des comptes, son ravitaillement, sa défense nationale.

Il existe en France une administration de la marine marchande. Je suis heureux de saisir cette occasion pour lui rendre l'hommage qu'elle mérite...

M. Henry Bergasse, *rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges*. Très bien !

M. Christian Bonnet, *rapporteur spécial*. ... tout en marquant le souci de la commission de la voir s'orienter davantage, peut-être, vers des préoccupations économiques, en ne laissant pas les soucis administratifs et techniques de chaque jour masquer la primauté de ces préoccupations économiques. Mais s'il existe une administration de la marine marchande, il n'existe pas de politique de la marine marchande. (*Applaudissements.*)

Or, la stabilité gouvernementale permet cette politique, la conjoncture économique la requiert, le souci des hommes l'impose. Le Gouvernement serait impardonnable de ne pas le comprendre. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Bergasse, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs.*)

M. Henry Bergasse, *rapporteur pour avis*. Mes chers collègues, bien entendu, le point de vue de la commission de la production et des échanges est d'ordre strictement économique. Aussi bien, n'envisagerai-je dans le budget de la marine marchande que ses parties proprement économiques.

Si je prends la parole, c'est d'abord pour pousser, au nom de notre commission, un grand cri d'alarme au sujet de la marine marchande française. Oh ! je sais bien, la marine marchande, comme la France, ne peut pas mourir mais, nous pouvons l'affirmer sans crainte de nous tromper, la marine marchande française est gravement malade et c'est un devoir pour nous tous de venir à son secours.

La marine, dans un pays, est une chose importante. Au fronton de l'école navale d'Angleterre on lit : « C'est de la marine que dépendent d'abord la richesse, la sécurité et la puissance de ce pays ». Il n'en est pas autrement de la marine française.

Si nous avions, mes chers collègues, à discuter d'un budget comme celui des affaires étrangères ou celui de la justice, nous pourrions admettre sans inconvénient, sans formuler de sérieuses réserves, celui de la marine marchande. Quelques observations, suivies de quelques promesses, nous permettraient d'attendre, d'ici au budget prochain, les améliorations nécessaires. Seulement, il s'agit ici d'abord de la marine d'une grande nation et aussi du danger imminent qui la menace et dont nous devons avoir tous conscience.

La marine, dans notre pays, c'est d'abord la voie d'accès et la voie de départ de 60 p. 100 de notre commerce extérieur. Or, le problème est d'autant plus grave que la marine marchande française, dans nos propres ports, ne représente plus, à l'heure actuelle, que la moitié de ces 60 p. 100. En d'autres termes, la moitié seulement du trafic dans nos ports se passe sous pavillon français. Et si l'on faisait abstraction du pétrole, qui heureusement charge nos navires à proportion de 80 p. 100, on serait amené à constater que dans nos ports français à peine le quart des marchandises naviguent sous le pavillon français.

C'est vous dire qu'il y a pour notre marine un grand effort à faire, et que nous avons une grande pente à remonter. Aussi bien en est-elle capable, elle a montré au moment de la Libération ce qu'on pouvait attendre d'elle.

En effet, à cette époque — je tiens à le souligner et à en féliciter tant l'administration qui est représentée ici que l'armement lui-même — un magnifique effort a été accompli dans ce domaine.

La guerre avait privé la marine de plus de la moitié de ses effectifs.

Or, en 1950, cinq ans après la fin de la guerre, le grand effort fourni par la construction navale et par l'armement, aidés par l'administration de l'époque, avait permis de reconstituer entièrement le tonnage d'avant-guerre. Ce tonnage même a été augmenté depuis lors.

En effet, si j'affirme que la marine marchande est malade, elle offre tous les aspects extérieurs de la santé mais vous allez voir le mal qui la mine.

Le tonnage a été augmenté par rapport à celui d'avant-guerre dans des proportions qui, malheureusement, avec le temps, sont devenues abusives.

Il y a à cela deux motifs : le monde entier courait après le trafic pétrolier. L'affaire de Suez a fait penser à l'armement mondial que le détroit était définitivement bouché, qu'il fallait dorénavant envisager des parcours beaucoup plus longs, que, par conséquent, on aurait besoin de beaucoup plus de navires et que la tension internationale se prolongerait, donnant ainsi à la marine marchande un renouveau d'activité.

Bien entendu, ces prévisions ne se sont pas réalisées et comme, d'autre part, une loi sur la construction navale permettait aux armateurs d'obtenir un prix international même dans nos ateliers français dont le prix de revient était supérieur à ceux des chantiers anglais, nous sommes arrivés à la situation suivante : devant un avenir qui apparaissait superbe, en face de prix qui semblaient acceptables, l'armement s'est très largement pourvu et nous avons assisté au double spectacle d'un excès de navires et d'un excès de commandes, d'où un suréquipement des ateliers navals.

Il est très bien d'avoir augmenté de deux fois le nombre des cargos depuis la guerre, mais le trafic de ces cargos ne s'étant pas accru dans la même proportion il s'ensuit qu'actuellement — la baisse des coûts des frêts en est la plus belle manifestation — il existe trop de cargos de par le monde et, naturellement, en particulier, chez nous. En effet, le signe distinctif de la marine étant son caractère international, les phénomènes intéressant la marine en général se répercutent immédiatement sur la marine française.

Il n'est pas de protection possible dans les ports où tous les navires, quelle que soit leur nationalité, peuvent entrer librement, de telle sorte que lorsqu'un navire français n'entre pas dans un de nos ports, la nécessité du trafic fait qu'un navire étranger y entre immédiatement à sa place. Là est le danger. Si, demain, la marine française succombait, les marines étrangères prendraient immédiatement sa place.

Nous avons trop de cargos, mais nous avons encore aggravé la situation. En effet, les traités internationaux nous privent de trafic sur certaines régions. Ainsi, les traités signés avec la Tunisie ont donné à celle-ci une possibilité de choix dans son commerce extérieur, là où nous possédions autrefois un monopole du pavillon, de sorte que nous sommes maintenant concurrencés dans les ports tunisiens par les navires allemands. Je n'y reviendrai pas ; j'en parle dans mon rapport écrit.

Il y a aussi beaucoup trop de pétroliers et il y en aura demain encore davantage. M. Christian Bonnet l'a fort bien fait ressortir dans son rapport.

Que va-t-il se passer si, au lieu d'aller chercher en dix-sept jours le pétrole dans le golfe persique, on va le prendre à Bougie, c'est-à-dire à vingt-quatre ou trente-six heures de traversée ? Le même pétrolier aura une rotation beaucoup plus rapide pour une quantité et un volume donnés de pétrole. Pour transporter le

même volume de pétrole, il faudra quatre ou cinq fois moins de temps. Naturellement, le nombre des pétroliers va se trouver, de ce fait, excédentaire.

Pour les paquebots, le mal est très ancien. Leur nombre a été réduit depuis la guerre. Tout le monde a compris qu'ils allaient devenir trop nombreux, que la concurrence de l'aviation, qui ne les menaçait au départ que d'une façon imprécise, allait s'accroître petit à petit. Ni les aviateurs, ni les constructeurs d'avions n'avaient d'ailleurs imaginé que cette concurrence allait s'imposer si rapidement.

Telle est la situation. A l'heure présente, après avoir été très loin derrière la marine, l'aviation la rattrape, surtout avec les éléments de modernisation. Nous nous en sommes entretenus il y a quelques mois lors de la discussion de la loi de programme. On nous a dit qu'il fallait construire des pistes plus longues, des appareils météorologiques plus puissants pour les avions qui allaient voler à 12.000 mètres d'altitude. Pourquoi ? Parce que d'ores et déjà la marine se trouvait dans une situation inférieure par rapport à l'aviation. J'en trouve la preuve dans le trafic sur l'Atlantique Nord en 1958, année durant laquelle 158.000 passagers ont été transportés par navires et 221.000 par avions. L'aviation a fait, cette année-là, un bond puisqu'elle a enregistré une augmentation d'environ 10 p. 100 du nombre de ses passagers transportés.

Mais il y a plus grave. Telle était déjà la situation avec les avions classiques : Constellation, DC 6 ou DC 4. Or l'achat de 17 Boeing 707 par Air France et l'adoption de ce même appareil par les entreprises américaines vont encore compliquer le problème. Voulez-vous un chiffre écrasant ? Il a suffi que la *Pan American Airways* mette en service sur ses lignes le Boeing 707 pour que la clientèle abandonne les avions classiques et pour que le coefficient de remplissage sur les lignes de l'Atlantique passe de 62 p. 100 pour les appareils ordinaires à 78 p. 100 pour les Boeing. Eh bien ! ce phénomène qui s'est produit en Amérique se produira inévitablement chez nous. Lorsque les 17 Boeing d'Air France seront en service — la moitié devant être livrés pour juillet prochain — la lutte sur l'Atlantique entre le paquebot et l'avion deviendra incontestablement très serrée.

J'en viens maintenant, négligeant un peu, puisque M. Christian Bonnet en a fait état, la crise de la construction navale, et, au surplus, mon rapport étant assez complet à cet égard, aux subventions qui font l'objet de l'article 29 relatif à l'aide à la construction navale, et de la cinquième partie du titre IV, Interventions publiques, dite « Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national ».

Mesdames, messieurs, je déclare tout d'abord que le principe même des subventions n'est point ici en cause et que je n'ai nullement l'intention de m'opposer aujourd'hui à des subventions que j'ai votées autrefois.

Mon propos est d'adresser à M. le ministre, ainsi qu'à ses services, qui l'ont précédé au ministère, le reproche de n'avoir pas prévu que l'intérêt national dont il est question dans la loi de finances pouvait s'étendre au-delà de la Compagnie des messageries maritimes et de la Compagnie générale transatlantique.

Etant donné la crise que je viens d'essayer de vous dépeindre, il est d'autres lignes et d'autres compagnies qui auront besoin, demain, de l'aide de l'Etat. Nous reprochons au ministère de la marine marchande de ne pas avoir de politique à leur égard, alors que depuis l'opération de Suez, c'est-à-dire depuis trois ans, on aurait pu prévoir le suréquipement et l'excès de navires que nous constatons aujourd'hui. Bien peu de chose a été fait pour remédier à cette situation ; au contraire, on continue, suivant l'ordre ancien, à augmenter les subventions traditionnelles, qui, de un milliard, en 1948-1952, sont passées à 2.800 millions puis à trois et quatre milliards tout récemment.

C'est ainsi que les subventions aux Messageries maritimes et à la Compagnie transatlantique, fixées respectivement à 3 milliards et à 3.300 millions de francs en mai 1958 sont passées en août 1958, à 3.400 millions et 4.100 millions.

Je le répète, je ne conteste pas le principe de ces subventions dont je ne suis pas en mesure de discuter le montant ; je note simplement qu'autrefois, par respect pour le Parlement, lorsque la question de ces subventions se posait, la commission de la marine marchande et l'Assemblée étaient consultées. (*Applaudissements à droite et sur certains bancs au centre et à gauche.*)

Le Gouvernement venait exposer à la commission la situation dans laquelle se trouvaient ces deux compagnies, donnait les raisons de l'augmentation sollicitée de leurs subventions, et généralement la commission donnait son accord ; elle pouvait en tout cas contrôler l'action du Gouvernement.

Mesdames, messieurs, que se passe-t-il maintenant et contre quoi, précisément, je m'élève ?

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Monsieur Bergasse, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Henry Bergasse, *rapporteur pour avis.* Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, avec la permission de l'orateur.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je tiens simplement à faire remarquer à M. Bergasse qu'en août 1958 il était difficile de saisir la commission des finances.

M. Henry Bergasse, *rapporteur pour avis.* Certes, il était difficile de saisir le Parlement puisqu'il ne siégeait pas, mais vous auriez pu au moins consulter la commission, ou certains de ses éléments.

Vous avez préféré prendre la décision par ordonnance. De cela au moins, monsieur le ministre, prenez condamnation. Je sais bien que vous m'objecterez que ces augmentations sont comprises dans le plafond de votre budget. Je l'entends bien ; je connais ces questions depuis longtemps, et j'ai voté toute une série de lois relatives aux subventions. Du moins, quand vous nous demandez de voter 1.600 millions supplémentaires pour 1959 faites-nous au moins la faveur ou l'honneur de nous l'exposer.

C'est pour vous dire cela que je suis à cette tribune. Je ne puis admettre qu'une augmentation de cette importance soit décidée, dans un bureau de ministère, entre des fonctionnaires et des compagnies, sans que l'Assemblée nationale en soit à aucun moment saisie. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs au centre et à gauche.*)

Il convient donc d'entendre l'intérêt national de la façon la plus étendue. Le problème aurait mérité d'être évoqué devant la commission de la production et des échanges, non seulement à propos de ces deux compagnies, mais à propos de plusieurs autres. C'est ainsi que je connais, dans ma propre ville, une ligne qui va bientôt disparaître, une ligne qui a 92 ans d'existence, que la compagnie des transports maritimes va supprimer, et qui relie Marseille à l'Italie, à l'Espagne et à l'Amérique latine, puisque le trafic de cette ligne est essentiellement composé d'émigrants italiens et espagnols.

Les deux navires de cette ligne vont être vendus à l'étranger et demain l'Italie ou l'Espagne, les ayant acquis, viendront concurrencer l'armement français tandis que 1.000 marins seront privés de gagne-pain et que 500 dockers n'auront plus de moyens de vivre. Est-ce cela, l'intérêt national ?

Pourtant, c'était bien de cet intérêt national que vous vous préoccupiez lorsque vous avez répondu le 23 mars 1959 à cette compagnie que : « Prenant en considération l'intérêt général que présente le maintien de la ligne assurée par vos deux unités, on a décidé d'accorder à votre société une subvention provisoire de 250 millions de francs pour l'année 1959 ».

Et bien, mes chers collègues, la somme promise n'a jamais été donnée !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Elle n'a pas été acceptée par la compagnie.

M. Henry Bergasse, *rapporteur pour avis.* Mais non ! On accepte toujours 250 millions ! On fait peut-être remarquer que c'est insuffisant, mais on ne refuse jamais 250 millions ! (*Rires et applaudissements à droite et sur certains bancs à gauche.*)

M. le ministre des travaux publics et des transports. Me permettez-vous d'ajouter un mot ?

M. Henry Bergasse, *rapporteur pour avis.* Voulez-vous annoncer que vous êtes prêt à les donner !

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est très simple. J'ai proposé par écrit à la compagnie dont il s'agit ces 250 millions de francs. Elle m'a répondu que dans ces conditions elle maintenait sa demande d'autorisation de vendre. Je la lui ai donnée.

M. Henry Bergasse, *rapporteur pour avis.* Il reste que vous lui devez depuis 1959 une somme de 250 millions promise dans les termes absolument formels que voici : « En vous faisant part

de cette décision, je précise qu'il ne saurait être question dans l'esprit du Gouvernement de couvrir pendant une durée indéterminée un déficit chronique. L'aide qui vous est apportée a pour but de donner à la société le temps de réaliser des réformes de structure ».

Croyez-vous vraiment que ces réformes de structure permettront à la marine marchande de ne pas vous demander l'année prochaine des subventions ?

Vous dites bien pourtant : « On vient de vous accorder une subvention provisoire de 250 millions suivant un arbitrage provisoire de M. le Premier ministre ».

Puisque vous parlez « d'intérêt national » et « d'aide à la marine marchande », je prétends que cet intérêt doit s'étendre à d'autres lignes et à d'autres compagnies que celles qui sont aidées jusqu'à présent.

Je n'ai nullement l'intention de refuser à l'une ou à l'autre de ces compagnies les crédits nécessaires pour vivre, mais je dis qu'il y a autant d'intérêt à relier la France à l'Amérique du Sud qu'à l'Amérique du Nord. Il y a quelques jours, à cette tribune, M. Malraux s'écriait : « J'ai entendu le cri de l'Amérique latine qui appelait la France, nous croyons que pour les Brésiliens et les Argentins la France existe encore ».

Est-ce, lorsque le pavillon français aura disparu des ports de Rio de Janeiro et de Buenos-Aires, que vous leur démontrerez que la France existe ? (*Applaudissements.*) Je vous demande, en conséquence, monsieur le ministre, de nous dire si vous êtes prêt à tenir les engagements formels que vous avez pris par écrit ou si vous êtes résolu à les renier.

D'ailleurs, nous ne faisons que reculer pour mieux sauter, car savez-vous ce qui se passera si l'on n'aide pas la marine marchande en général ? Je vais vous le dire : la compagnie elle-même n'y verra pas d'inconvénient, ses actionnaires non plus, mais on vendra deux beaux navires qui ont cinq et six ans d'existence, qui sont quasi neufs ; la compagnie italienne subventionnée par l'Etat italien, qui nous fait concurrence, lui restituera une vieille licence de transporteur d'immigrants qu'elle possédait depuis 60 ans environ et fera avec nos propres navires le transport de ses émigrants, privant nos marins des moyens de gagner leur vie.

Telle est, pour les lignes, la situation.

Je termine, mes chers collègues, en évoquant brièvement le problème de la construction navale, déjà traité par mon collègue et ami M. Christian Bonnet.

Le problème de la construction navale est exactement le même que celui de la marine : il y a aussi suréquipement.

Que s'est-il passé lorsqu'on a donné à toutes les entreprises de construction navale française la possibilité de construire à prix international ? Bien entendu, du moment qu'il y avait de très bonnes affaires à réaliser et qu'on supposait que toute la clientèle du monde entier viendrait aux ateliers français, il s'est passé simultanément deux choses. Les chantiers étrangers ont demandé des subventions à leur pays pour rétablir l'équilibre en leur faveur et ainsi s'est trouvé réalisé ce que M. Bonnet relate dans son rapport, à savoir qu'à l'heure actuelle, presque toutes les nations construisent dans leurs propres chantiers. C'est le cas, en particulier, pour l'Angleterre, l'Allemagne, les Pays-Bas, le Japon.

Dans le même temps, en France, la grenouille voulant se faire aussi grosse que le bœuf, toutes les entreprises, trouvant très commode de voir leur déficit absorbé par l'Etat, se sont suréquipées et développées pour une production fantastique.

Alors que nous avons seulement en vue — M. le ministre le reconnaît lui-même — une possibilité de 100.000 tonneaux et une probabilité de 300.000 tonneaux, notre industrie de la construction navale pourra construire : en 1960, 552.000 tonneaux ; en 1961, 678.000 tonneaux ; en 1962, 722.000 tonneaux ; en 1963, 776.000 tonneaux.

Ainsi, mesdames, messieurs, nous avons à la fois une marine excédentaire, presque neuve, et des commandes inexistantes, ou en tout cas extrêmement réduites, et un immense outil de fabrication.

J'ai donc bien le droit de dire que, tant sur le plan de la marine marchande que sur le plan de la construction navale — je tiens à préciser que je ne fais pas ce reproche à M. le ministre ici présent, car il s'agit d'une politique de longue durée — la politique pratiquée est néfaste et aboutit à une situation absolument inextricable.

Nous avions espéré — je m'excuse auprès de M. le ministre, mais je lui en fais le reproche — que devant une situation aussi tragique, mettant en jeu la vie même de la marine marchande et de la construction navale en France, nous trouverions autre chose que les six lignes de l'article 29 de la loi de finances et les quatre lignes consacrées aux paquebots, dans le rapport, au chapitre sur les constructions navales.

Nous espérions que vous viendriez discuter de ces problèmes avec la commission. Vous avez vu ce qu'il en a coûté à l'aviation lorsque, négligeant les avis de la commission des finances, on a pratiqué la politique de l'Air-Inter. L'affaire a duré six mois et a coûté 350 millions. Vous n'aviez pas consulté l'Assemblée, vous aviez décidé cette création dans le silence de vos bureaux. Un réseau intérieur français a été organisé, alors que la commission des finances demandait à être saisie du problème et ne l'a jamais été.

J'en ai terminé, mes chers collègues, sur l'aspect technique du problème ; je passe maintenant à son aspect politique. N'y voyez pas une manœuvre ; vous pensez bien que je n'ai nulle intention de faire échouer le budget de la marine marchande, qui a plus que jamais besoin de ses crédits.

Mais je tiens à dire à M. le ministre que notre prérogative, la seule qui nous soit laissée, est le vote du budget. Le contrôle des lois, nous savons ce qu'en vaut l'aune et de quelle manière procèdent les gouvernements pour paralyser l'action du Parlement. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Mais le vote du budget, c'est notre travail, c'est notre affaire. Considérez-vous que nous puissions aujourd'hui purement et simplement homologuer les douze lignes que vous nous avez réservées dans le budget en ayant la conviction que le problème de la marine marchande se trouvera résolu ?

Mes collègues de la commission de la production et des échanges et moi-même avons tellement la conviction contraire, monsieur le ministre, que nous vous demandons de préciser en séance ou en commission les mesures que vous entendez prendre et les délais de leur application.

Sommes-nous satisfaits des mesures qu'on nous propose ? Evidemment non !

Je l'ai dit, nous n'avons pas l'intention de gêner le Gouvernement à propos de la marine marchande, mais je voudrais que M. le ministre, à cette tribune ou devant notre commission, s'expliquât et répondît aux questions précises qui lui sont posées. D'ici là, je le dis tout net, nous n'avons pas le droit d'être volontairement aveugles, d'accepter aveuglément ce que nous devons contrôler.

Abdiquer ce rôle, et condamner ainsi la marine marchande, serait manquer au devoir que nous avons assumé lorsque nous avons été envoyés dans cette Assemblée pour y défendre à la fois les intérêts de la France et ceux de nos électeurs. (*Applaudissements à droite et sur certains bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Cermolacce.

M. Paul Cermolacce. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, nombreuses seraient les observations que nous aurions à formuler sur l'insuffisance des crédits et sur l'orientation donnée dans vos services en ce qui concerne, par exemple l'institut scientifique et technique des pêches, le fonctionnement de l'apprentissage maritime, la subvention aux écoles de pêche et de commerce et le problème particulier du crédit maritime mutuel.

Je veux abréger mon propos, répondant ainsi favorablement à la demande de M. le président. Cependant, je serais heureux, monsieur le ministre, que vous me donniez sur ces questions les réponses attendues.

Toutefois, la subvention de l'établissement national des invalides de la marine appelle de notre part quelques explications. Il est prévu une augmentation pour les raisons qui sont données et qui sont valables. Seulement, il n'est rien prévu pour l'augmentation éventuelle des pensions en 1960. Or, le problème se présente de la façon suivante :

L'article 55 de la loi des pensions prévoit que les salaires forfaitaires, sur lesquels sont calculées les pensions, sont révisées, lorsque l'augmentation des salaires des marins en activité dépasse 5 p. 100. La dernière augmentation remonte au 1er janvier 1958.

Cette année, une augmentation des salaires des marins en activité de 4,5 p. 100 et une augmentation de 13 p. 100 de l'indemnité de nourriture à compter du 1er juillet ont été enregistrées. Des négociations sont en cours avec les armateurs pour l'augmentation des salaires des marins du commerce. La première réunion a eu lieu le 12 novembre. Des chiffres ont été avancés, des propositions d'augmentation de 3,5 p. 100 ont été faites. De toutes façons,

le cap de 5 p. 100 va être dépassé. Il faudra réviser les salaires forfaitaires et, par voie de conséquence, les pensions.

Du seul fait que la part de l'Etat dans le financement est de l'ordre d'environ 60 p. 100, il faudrait prévoir dans votre budget les crédits supplémentaires pour que la loi puisse être respectée.

Enfin, d'autres chapitres prêteraient sans doute à remarque. Je pourrais par exemple, vous demander à quoi correspond le remboursement de la surtaxe Suez. Mais je veux abréger pour aborder un problème beaucoup plus général.

Traitant du problème de l'armement et de la construction navale, M. le rapporteur n'a pas caché son inquiétude quant à l'avenir et aux répercussions inévitables de la présente situation sur l'évolution des chantiers de construction navale.

Loin de nous l'idée de contester les difficultés qui règnent dans le domaine maritime. Nous ne rejoindrons pas pour autant le chœur de ceux qui regrettent, avec la fin de la guerre de Corée, la période des hauts frets et des hauts profits, pendant laquelle un navire s'amortissait en un voyage.

Nous croyons, d'autre part, que la baisse générale des frets a une incidence moindre sur les trafics français, pour plusieurs raisons. C'est d'abord la participation extrêmement faible de la flotte française au *tramping* mondial, puis le fait que les frets des lignes régulières se maintiennent stables à des taux rémunérateurs et que des secteurs importants se trouvent totalement ou partiellement à l'abri des fluctuations économiques, je veux parler notamment des trafics réservés.

D'ailleurs, la lecture des bilans des principales compagnies de navigation est à ce point de vue significative.

Contrairement à ce que s'est produit dans la plupart des pays étrangers, la situation de l'armement français est des plus saines, ce qui n'exclut pas telle ou telle difficulté dans l'exploitation de telle ou telle ligne, que nous sommes prêts à examiner, tel le cas qui vient d'être soulevé concernant les lignes de l'Amérique du Sud et des sociétés d'économie mixte.

Mais de cette prospérité seuls les marins francais n'ont tiré aucun profit. Ils ont, par contre, de sérieuses raisons de mécontentement. Si le tonnage de la flotte a augmenté de 1 million 671.000 tonneaux par rapport à 1939, le nombre des marins est passé de 45.000 à 35.000, un marin contribuant à l'heure actuelle au transport de deux à trois fois plus de marchandises qu'avant guerre.

La question posée dans le cas présent est plus un problème de taux de fret réel que de marchandises transportées. Il faut en rechercher les causes dans cette imbrication d'intérêts habituelle à la marine marchande, où l'on voit consignataires, affréteurs, transitaires, acconiers, tous parties de l'armement français, se faire une guerre sans merci et se répartir un nombre considérable de dividendes et de dessous de table.

Combien est instructive cette déclaration du président de la Compagnie de navigation mixte soulignant que, par suite de cette concurrence acharnée, on se trouve dans la situation paradoxale que les tarifs théoriques ne sont même pas appliqués. Notons, en passant, que le transport du fret au-dessous du tarif n'a nullement empêché le coût de la vie de monter.

Que dire aussi de cette anarchie qui règne en matière de transport ? On assiste au fait que trois sociétés d'Etat qui admettent la nécessité de développer la vente des voitures françaises à l'étranger méconnaissent le transport français et passent contrat avec des affréteurs étrangers. Il est vrai que trop d'armateurs français n'hésitent pas à donner l'exemple. Le pavillon de complaisance connaît un développement sans frein.

Il est exact qu'il y a un problème à résoudre. Il ne peut être réglé dans le cadre étriqué de cette discussion budgétaire. Un débat général s'impose d'urgence.

De graves menaces pèsent sur nos chantiers de construction navale. On parle de licencier 12.000 travailleurs d'ici quelques mois. Déjà des licenciements ont eu lieu, notamment dans le secteur des réparations navales.

Quand on examine les commandes pour les années à venir, on ne peut considérer la situation comme excellente, d'autant plus que l'on prévoit de porter la capacité de production des chantiers à 720.000 tonneaux de jauge brute par an. Néanmoins, comme les armateurs, les constructeurs de navire n'ont pas trop à se plaindre de la situation qui leur est faite. Depuis 1951, c'est une somme de 117 milliards 537 millions qui leur a été allouée. Ces crédits ont été utilisés essentiellement pour effectuer des investissements et pour moderniser leurs chantiers.

Une des raisons qu'ils avancent pour l'attribution de cette aide est la concurrence internationale et la nécessité pour eux d'être compétitifs sur le marché. Malgré cela, ils considèrent qu'ils ne sont pas suffisamment protégés. Ce sont les mêmes arguments que formulent leurs concurrents. La loi d'aide est présentée comme une compensation aux charges qui pèsent sur eux. Il faut croire qu'elles sont élevées, car leur chiffre d'affaires est de l'ordre de quelque 100 milliards et la loi d'aide représente, pour 1959, 28.200 millions. En réalité, la presque totalité des salaires est couverte par l'Etat, c'est-à-dire par les contribuables.

Ce ne sont pas les seules facilités qui leur soient accordées. C'est ainsi qu'en 1953, les Chantiers de l'Atlantique payaient 929 millions de taxes sur un chiffre d'affaires de 22 milliards. Ils n'ont payé en 1958 que 342 millions pour 33 milliards de chiffre d'affaires. En revanche, l'indice des bénéfices d'exploitation est passé de 100 en 1956 à 130 en 1957.

Avec raison, les travailleurs des constructions navales n'entendent pas faire les frais de l'opération projetée contre eux.

Le propre de ces difficultés, c'est bien l'anarchie du système capitaliste. Une autre politique, s'assurant le contrôle des grandes compagnies de navigation et des chantiers de construction, permettrait d'ouvrir de nouveaux débouchés à l'industrie des transports.

D'immenses pays ont besoin de développer leur économie, de créer leur propre industrie, y compris leur marine marchande. Peut-on dire qu'il y a trop de navires pour cela ?

Au moment où l'on demande de nouveaux crédits pour la construction navale, nous pensons que les milliards engloutis dans les affrètements devraient permettre d'assurer du travail aux ouvriers de ces chantiers menacés de fermeture. Au moment où l'on parle de reconversion après avoir accéléré le processus de concentration capitaliste, nous croyons que cette branche d'industrie a toujours un grand rôle à jouer.

Pour ce faire, c'est dans la voie de la détente internationale, de l'établissement de relations avec tous les pays sur la base de la réciprocité, qu'il importe de s'engager. Ainsi et à cette seule condition on assurera la continuité et le développement de cette industrie, le plein emploi et de meilleurs salaires pour les marins et les ouvriers des chantiers navals. (*Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Michaud.

M. Louis Michaud. Mes chers collègues, il y a quelques années, au cours du débat qui précéda le vote du budget de la marine, un de nos collègues, dont les interventions étaient souvent marquées par quelques pointes d'humour, s'était fait rappeler à l'ordre. Il s'obstinait à vouloir défendre un amendement, bien que le groupe auquel il appartenait eût dépassé son temps de parole.

Après un échange de propos assez vifs avec le président, celui-ci lui accorda néanmoins quelques minutes suplémentaires. Mais le collègue en cause, de fort mauvaise humeur, répondit sans quitter sa place : « Vous êtes trop généreux, monsieur le président, quelques secondes me suffiront ». Et, remettant ses notes dans sa poche, il ajouta : « Même discours que l'an dernier, pour la même raison : insuffisance de crédits ».

L'ensemble du budget qui nous est soumis pourrait m'amener à formuler la même observation désabusée. On chercherait en vain dans ce budget, monsieur le ministre, une mesure novatrice et qui témoigne de votre souci de promouvoir une politique de la marine marchande et des pêches.

On n'y trouve que la monotone reconduction de crédits parcimonieusement distribués. On pourrait croire que le Gouvernement a perdu la foi — si tant est qu'il l'ait jamais eue — dans la vocation maritime de la France, et qu'il a pris son parti de la mort lente d'une activité dont l'importance pour la nation est pourtant évidente.

Qu'il y ait une crise des frets et que la France n'échappe pas à cette crise, nul ne peut le nier. Que la capacité de production de nos chantiers soit disproportionnée avec les besoins de renouvellement de notre flotte, je ne saurais en disconvenir. Que l'arrivée du pétrole saharien sur les rives de la Méditerranée impose de profondes modifications dans nos transports d'hydrocarbures, c'est une vérité d'évidence. Que la concurrence de l'avion pose, pour notre armement, de sérieux problèmes de reconversion, c'est une autre évidence.

Que la pêche maritime doive, à l'heure du Marché commun, et pour faire face à la concurrence des pêcheries japonaises ou

africaines, être dotée d'un plan pour l'acheminement et la commercialisation du poisson, c'est la condition absolue de la survie de nos ports de pêche, qu'elle soit industrielle ou artisanale.

Mais que la présentation du budget ne reflète en aucune manière ces préoccupations et traite par prétérition les problèmes clefs dont je viens de faire une énumération hélàs ! non limitative, cela provoque chez la plupart de ceux qui suivent de près les questions maritimes une grande déception.

Vous pourriez me répondre, monsieur le ministre, que le cadre du budget se prête mal à la définition d'une politique et vous auriez sans doute raison. Mais, hélas ! les occasions pour le Parlement d'engager le dialogue avec le Gouvernement sur les problèmes maritimes sont bien rares, je dirai même que le vote du budget est sans doute la seule occasion qui soit offerte aux députés.

Il convient donc, me semble-t-il, que par le truchement de la discussion de ce budget nous évoquions les grands problèmes de la politique maritime, comme d'ailleurs, ont pu le faire dans leurs excellents rapports nos collègues MM. Bonnet et Bergasse.

Je laisserai à plusieurs députés de mon groupe le soin d'évoquer les problèmes de la construction navale et de l'apprentissage maritime et je me bornerai à ceux du fonctionnement des services de la marine, de la crise des frets, de la pêche et des pensions des marins.

Si j'évoque le fonctionnement des services, c'est essentiellement pour poser la question de la direction politique du département de la marine marchande.

Le budget comporte encore, et pour cause, un article 1er relatif au traitement du secrétaire général. Or j'affirme, toute question de personne mise à part, que la marine marchande et les pêches ont dans la vie de la nation une importance suffisante pour qu'un ministre de plein exercice ou pour le moins un secrétaire d'Etat ait la haute direction de la maison de la place Fontenoy.

Le seul fait qu'au cours des années passées elle ait été dirigée tantôt par un membre du Gouvernement, tantôt par un secrétaire général explique le manque de continuité dans la réalisation des programmes et par conséquent l'absence de politique.

Quelles que soient la valeur et la bonne volonté du secrétaire général — je répète que je mets uniquement la fonction en cause et non la personne qui l'exerce aujourd'hui ou celles qui ont pu la détenir jadis — son autorité et son pouvoir ne sont pas comparables au pouvoir et à l'autorité d'un membre du Gouvernement.

En outre, monsieur le ministre, quelles que soient votre puissance de travail et la valeur de vos collaborateurs — nous savons que l'une et l'autre sont grandes — vous exercez votre autorité sur un tel nombre de secteurs importants qu'il vous est sans doute humainement impossible de consacrer à la marine toute l'attention qu'elle requiert.

J'estime que la désignation d'un ministre de la marine est la condition nécessaire — bien qu'insuffisante — de la promotion d'une politique cohérente à longue échéance dont la marine a le plus grand besoin.

J'évoque maintenant, en demeurant toujours dans le cadre du fonctionnement de vos services, la question, évidemment d'une importance moindre par rapport à la précédente, du reclassement des syndics des gens de mer, toujours pendante depuis de nombreuses années.

Je voudrais que vous puissiez, après accord avec votre collègue chargé de la fonction publique, nous donner l'assurance que vous mettrez enfin un point final à cette question en accordant aux syndics des gens de mer les indices qu'ils sont en droit de revendiquer en raison de leur travail et des promesses qui leur ont été faites depuis longtemps.

J'en arrive à la question de la marine de commerce et à l'organisation des transports maritimes. Je ne veux pas rappeler les chiffres qui ont été déjà cités. Nous savons que la France dispose d'un tonnage très supérieur à celui qu'elle possédait avant guerre, mais nous savons aussi que, dans la compétition mondiale, la France est distancée par quelques-uns de ses voisins, notamment l'Allemagne qui, on le rappelait tout à l'heure, dispose maintenant d'un tonnage supérieur au nôtre.

Au fur et à mesure qu'augmentaient le nombre des navires et leur tonnage, les besoins diminuaient ou tout au moins n'augmentaient pas dans une proportion correspondante. D'où cette crise des frets que connaissent les armements de tous les pays et à laquelle, évidemment, la France n'échappe pas.

Peut-être même revêt-elle chez nous un caractère plus inquiétant qu'ailleurs. On serait tenté de le croire, car aux raisons qui valent pour l'armement en général — concurrence plus âpre, tarifs pratiqués par les bateaux qui naviguent sous pavillon de complaisance, développement des transports aériens — s'ajoutent quelques causes spécifiquement françaises, telles que les charges particulièrement lourdes qui grèvent nos armements ou les perspectives de l'acheminement rapide du pétrole saharien vers la métropole.

Comment, dans cette conjoncture doublement fâcheuse, surmonter nos difficultés ? Je n'ai certes pas de formule magique ni de plan à vous suggérer, mais je me rallie bien volontiers aux suggestions qui ont été présentées par M. Christian Bonnet : aménagements fiscaux, facilités de crédit, crédits à long terme et à faible intérêt.

Mais je vous demande également, monsieur le ministre, de reprendre le dialogue avec les professionnels. Vous disposez, d'ailleurs, d'un outil propre à cet usage : le conseil supérieur de la marine marchande. Permettez-moi de m'étonner que ce conseil n'ait pas été réuni depuis le mois de février dernier alors qu'autrefois, et toujours à l'initiative du ministre, il tenait séance cinq ou six fois par an.

Vous nous demandez, en outre, d'approuver dans le budget le chiffre de 73 millions de NF inscrit au titre des subventions aux entreprises maritimes d'intérêt général. Cette subvention, on le rappelait tout à l'heure, résulte de l'application de conventions passées entre, d'une part, l'Etat et, d'autre part, la Compagnie générale transatlantique et la compagnie des Messageries maritimes. Mais je voudrais bien, monsieur le ministre, que lorsque de nouveaux avenants à ces conventions seront conclus, il soient — comme la loi d'ailleurs l'exige et comme le rappelait tout à l'heure M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges — soumis à la ratification du Parlement, afin que nous puissions publiquement examiner de près la situation de nos deux grandes compagnies nationales.

M. Henry Bergasse, *rapporteur pour avis*. Très bien !

M. Louis Michaud. Je veux encore, monsieur le ministre, poser ici de nouveau une question demeurée sans réponse depuis tant et tant d'années. Pourquoi, alors que les subventions versées à la compagnie des Messageries maritimes résorbent le déficit des liaisons avec nos territoires lointains de l'Océan Indien ou du Pacifique, pourquoi alors que la Compagnie générale transatlantique perçoit 2.800.000 NF pour résorber le déficit des lignes de Corse, pourquoi certains départements de l'Ouest de la France, les Côtes-du-Nord, le Finistère, le Morbihan, la Vendée, la Charente-Maritime, continuent-ils à supporter seuls le déficit des services de liaisons entre le continent et les îles de l'Atlantique ?

Comprenons-nous bien. Je ne m'élève pas contre les subventions versées aux compagnies nationales ; je m'élève contre l'injustice flagrante dont sont victimes des départements que l'on considère, hélas ! à bon droit, comme zones critiques et où le niveau de vie des habitants est sensiblement inférieur à ce qu'il est dans d'autres régions de France.

Je sais bien qu'un timide effort vient d'être tenté par le ministre de l'intérieur qui a inscrit dans son budget une somme modique pour permettre aux départements en cause d'acquérir de nouveaux bateaux. Mais cet effort est vraiment insignifiant. Je sais aussi que différentes conférences se sont tenues au ministère de l'intérieur pour essayer de résoudre ce problème, mais hélas ! ces conférences ont toujours été sans résultat positif.

On parle beaucoup de citoyens à part entière. Il y a, on l'ignore souvent, soixante mille insulaires qui habitent les îles de l'Atlantique ; ils ont conscience, bien sûr, d'être des citoyens à part entière aussi bien devant l'impôt que devant le service de la patrie, mais ils ont conscience, lorsqu'il s'agit des services qui doivent leur permettre d'atteindre la France continentale, d'être considérés en parents pauvres et d'être traités comme tels.

J'aime à penser que vous pourrez nous donner l'assurance qu'en accord avec le ministre de l'intérieur vous ferez le nécessaire pour aider les départements que je viens d'énumérer à combler le déficit qu'ils supportent pour assurer ce service public d'intérêt général que constitue la liaison entre le continent et les îles de l'Atlantique.

J'aborde maintenant, mes chers collègues, le problème de la pêche maritime.

J'ai le privilège de représenter une circonscription où sont situés les quatre principaux ports de pêche de Vendée et quelques centaines d'hectares de parcs ostréicoles. En outre, j'ai le privilège d'être le maire d'une île qui se flatte de posséder le premier port d'armement thonier de France, dont près de cent bateaux ont participé, cette année, à la campagne du thon.

A partir du mois de novembre, ces bateaux, comme la plupart de ceux qui, de Bretagne ou de Vendée, se livrent pendant l'été à la pêche du thon, se transforment en chalutiers. Or, à l'Ile d'Yeu, cet hiver, vingt-cinq d'entre eux seront désarmés et leurs équipages, soit près de deux cents hommes, vont se trouver réduits au chômage, voire à la misère.

Je vois là le symptôme inquiétant de la crise qui menace les marins pêcheurs. Nous connaissons les causes de cette crise. Elles sont multiples : charges très lourdes grevant l'exploitation des navires, épuisement des fonds de pêche, concurrence des pêcheries étrangères, insuffisance de la recherche scientifique en matière de pêche. Cependant, il semble que la raison clé de ce marasme soit l'absence d'organisation du marché du poisson.

Le Français consomme peu de poisson, beaucoup moins que les ressortissants de pays voisins, même l'Allemagne. Je pourrais vous citer des chiffres que j'ai eu l'occasion de produire dans d'autres circonstances. Le Français consomme deux fois moins de poisson que l'Allemand.

Or le poisson est un aliment sain, d'une grande valeur nutritive et d'un prix modique, tout au moins au débarquement du bateau. Cependant le consommateur de l'intérieur hésite à acheter du poisson de mer, parce que le produit qu'on lui propose est, ou trop difficile à préparer, ou présenté dans des conditions défectueuses, d'où la nécessité d'organiser le marché, notamment par l'établissement de la chaîne du froid, qui permettrait d'offrir au client des villes un produit parfaitement frais et, autant que possible, présenté sans arêtes, ni déchets.

Organisation du marché du poissons frais, mais aussi, monsieur le ministre, organisation du marché de la conserve — et nous abordons là l'un des aspects les plus inquiétants du problème de la pêche maritime. Nos usines de conserves de Vendée, de Bretagne ferment les unes après les autres.

Nous avons assisté, il y a quelques années, à un *rush* des conserveurs sur le Maroc. Il y eut, à Safi, pas moins de soixante-dix usines de conserves de sardines. Je crois savoir qu'il en subsiste maintenant à peine la moitié. Allons-nous assister à un même mouvement vers le Sénégal, mouvement qui sera nécessairement suivi, à bref délai, des mêmes déconvenues ? On peut être amené à le craindre.

Je sais bien que vous avez lancé l'opération dite « Pêcheurs de France » dont nous sommes en droit d'attendre de bons résultats. Encore faudrait-il qu'elle ne fût pas contrecarrée par des mesures économiques incohérentes et qui feraient que, directement ou indirectement, les deniers publics favorisent la création d'usines au Sénégal.

Est-il vrai que, malgré les accords passés, le Gouvernement du Mali ait pris des mesures de contingentement à l'encontre des thoniers français qui pêchent l'albagore au large des côtes sénégalaises ?

D'autre part, comment ne pas être inquiet des conséquences du fâcheux accord franco-tunisien qui joue à sens unique en notre défaveur, ainsi que l'a souligné M. Christian Bonnet dans son rapport, et qui permet aux armements japonais de vendre chez nous, par le canal de la Tunisie, en franchise de douane, les produits transformés de leur pêche.

Il est nécessaire, monsieur le ministre, de prendre des mesures d'organisation si nous ne voulons pas connaître les incidents qui se sont produits en 1958 en pleine campagne de pêche thonière.

Il y va de la vie de milliers de familles de pêcheurs.

Pourquoi ne pas confier l'étude de ce problème à un groupe d'économistes qui, après avoir fait l'enquête convenable auprès des professionnels et après avoir examiné tous les aspects du marché du poisson, pourraient suggérer un plan au Gouvernement que celui-ci peut seul, par son autorité, faire respecter. (*Très bien ! très bien !*)

Monsieur le ministre, dans votre budget est inscrite une somme de 180 millions de NF à titre de subvention à l'établissement national des invalides de la marine. Je ne mésestime pas l'effort consenti par l'Etat en faveur de la plus ancienne de nos institutions sociales, bien que, comme on vient de le dire, cet effort ne soit pas seulement celui de l'Etat, puisqu'il est partagé entre les professionnels et l'Etat. Mais il existait, en matière de pensions, une coutume à laquelle, monsieur le ministre, vous semblez vouloir déroger et en vertu de laquelle, à l'occasion du vote du budget, le Gouvernement acceptait de corriger l'une des nombreuses imperfections — je devrais même dire injustices — de la loi sur les pensions des marins.

Je déplore que vous n'ayez pas envisagé de donner une suite aux propositions de mon ami M. Yvon, sénateur du Morbihan, concernant la pension des veuves de marins décédés à la suite d'un accident professionnel. Ces veuves ne perçoivent que le quart du salaire professionnel de la catégorie à laquelle appartenait leur mari. Une majoration de 50 p. 100 de ces modestes pensions avait été promise par votre prédécesseur, mais les événements des années 1958 et 1959 n'ont pas permis d'apporter sur ce point la conclusion espérée.

Je me permettrai, monsieur le ministre, de vous poser cette question : Comment se fait-il qu'à l'instar du conseil supérieur de la marine marchande, le conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine n'ait pas été réuni depuis plus d'un an ? Ce conseil n'aurait pas manqué de vous demander instamment l'adoption de cette mesure. J'aimerais que vous nous donniez l'assurance que vous comptez, dans un très proche avenir, la faire entrer dans la législation.

Telles sont, monsieur le ministre, les considérations que je me devais de faire à l'occasion de la présentation de ce budget. Mes propos ont peut-être par certains points été sévères, mais ma sévérité — si sévérité il y a — était avant tout dictée par le souci de faire mieux comprendre l'inquiétude de ceux qui vivent de la marine, devant les menaces qui assombrissent leur avenir.

Au demeurant, le Français moyen — M. Christian Bonnet l'a rappelé — ne s'intéresse guère à la marine. Il ne s'y intéresse que lorsqu'il se produit un fait très marquant, comme hélas un naufrage ou bien le lancement d'une grande unité. Il conviendrait de redonner foi aux Français en leur marine. Mais on dit souvent que l'on ne donne que ce que l'on a.

Au début de mon exposé, j'émettais des doutes, monsieur le ministre, sur la foi du Gouvernement dans la marine française. Il faudrait que vous puissiez reconquérir cette foi, si toutefois elle est chez vous ébranlée. Il en est un peu de la marine comme de la santé, on n'en apprécie la valeur que lorsqu'on l'a perdue. Certes, notre marine n'est pas moribonde, mais elle donne des signes inquiétants d'étiolement. Je vous en supplie, monsieur le ministre, vous qui en avez la charge matérielle et morale, ne soyez pas, comme le Français moyen, indifférent à son égard. Agissez sans plus attendre. Demain il sera peut-être trop tard. (*Applaudissements au centre gauche.*)

M. le président. Je constate que chaque intervention nous fait prendre du retard sur l'horaire prévu. Je fais de nouveau appel à la concision des orateurs. (*Applaudissements.*)

La parole est à M. Rombeaut. (*Applaudissements au centre gauche.*)

M. Nestor Rombeaut. Je vais m'efforcer, monsieur le président, de répondre à votre appel, encore qu'il soit désagréable d'être le premier à subir l'effet d'une telle observation.

M. le président. Vous n'êtes pas particulièrement visé, monsieu Rombeaut.

M. Nestor Rombeaut. Je désire attirer l'attention du Gouvernement et celle de l'Assemblée sur la situation des travailleurs de la construction navale.

La crise qu'on évoque est connue depuis déjà longtemps, et certains milieux n'ont pas attendu la fin de 1959 pour en parler. En effet, dès la fin de 1955, au moment où la construction navale enregistrait le plus de commandes, et dès le début de 1956, au moment où les chantiers concluaient des accords sociaux avec leur personnel, la fin de la période d'euphorie était déjà envisagée.

En réfléchissant au problème, on savait qu'à partir de 1960, 1961, 1962 au plus tard, la construction navale connaîtrait de graves difficultés. Celles-ci ont d'ailleurs été exposées par M. Christian Bonnet, rapporteur, qui nous a entretenus du tonnage dont on avait besoin et du tonnage que l'on pouvait construire. Dès lors, la division du tonnage nécessaire par celui que l'on peut construire, donne la durée du renouvellement de la flotte.

Le 6 octobre dernier, les travailleurs des chantiers navals de ce pays, de Dunkerque à Bordeaux en passant par la Loire-Atlantique, organisaient une manifestation dont le sens avait également reçu l'approbation des ménagères, des travailleurs de la fonction publique ou du secteur privé, des membres de l'enseignement public et privé ainsi que des représentants du monde paysan.

Cette manifestation n'avait pas pour objet la revendication habituelle. La question posée, par les cadres comme par les manœuvres, était de savoir si, demain, il y aurait du travail.

De 1946 à 1959, les effectifs de la construction navale sont passés de 45.000 à 38.000, accusant ainsi une diminution de 7.000 unités.

7.000 personnes de moins dans une industrie, pour une période aussi longue, et alors que cette industrie a accompli des efforts de modernisation, ce n'est pas un phénomène extraordinaire. Il ne poserait pas un problème aigu s'il ne s'agissait, en l'occurrence, d'une industrie localisée, loin de tous les centres vers lesquels, dans le domaine industriel, se tournent les yeux, vers la région de l'Est où coulent déjà les sources d'énergie dont nous avons besoin. La construction navale se situe, elle, au bord de la mer : c'est sa vocation particulière.

Personne ne conteste l'effort d'équipement qui a été fait par les chantiers navals ; mais personne ne conteste non plus que s'il s'est réalisé, c'est grâce à l'acceptation des travailleurs, grâce à la polyvalence qui a été instituée. Personne ne contestera non plus que ceux qui ont accepté cet effort ne doivent pas en être victimes.

Or, aujourd'hui, personne ne pense ici que les ouvriers de la construction navale, ceux qui nous ont donné nos magnifiques unités, doivent vivre dans l'inquiétude du chômage, que leurs foyers doivent vivre dans les transes et s'attendre à ce que, demain, leurs enfants ne puissent pas travailler dans les régions où ils se trouvent.

La réduction des effectifs s'est opérée de différentes façons. Oh ! elle ne s'est pas opérée brutalement, par de nombreuses et importantes compressions de personnel ; elle s'est davantage opérée par le non-remplacement de ceux qui partaient en retraite, par le non-remplacement des malades, des accidentés du travail et par la cessation de tout embauchage nouveau.

Tout cela, bien sûr, ne crée pas le climat de crise qui a été connu ailleurs quand, brutalement, on a licencié. Il n'en reste pas moins que, pour les régions où cela s'est passé, le manque de travail s'est fait sentir. Il se fera de plus en plus sentir et il faut chercher des solutions pour y porter remède.

A maintes reprises, des solutions ont été envisagées. Mais rapidement l'on tourne en rond et l'on n'en trouve point qui soient facilement applicables.

On dit volontiers qu'il faut que la main-d'œuvre se déplace. Mais les déplacements de main-d'œuvre nous ont laissé un mauvais souvenir qu'il vaut mieux ne plus avoir à évoquer.

Bien sûr, la jeunesse peut aller travailler ailleurs. A cet égard, je puis faire état d'une expérience personnelle. J'ai souvent dirigé de jeunes ouvriers titulaires du C. A. P. ou du brevet industriel vers les services de la main-d'œuvre en demandant qu'un emploi dans leur métier leur soit assuré ailleurs que dans leur région. J'avoue que ces services ont toujours été incapables d'assurer les jeunes ouvriers qu'ils pouvaient partir en toute sécurité pour une autre région.

La raison en est que lorsque les inspecteurs du travail disposent de postes à pourvoir ils font d'abord appel à la main-d'œuvre régionale. L'autorité centrale n'est informée que lorsque le poste est pourvu. Cette pratique est d'ailleurs normale et je n'en fais pas grief aux services, mais elle montre combien il est difficile, à la fois sur le plan moral et sur le plan matériel, de déplacer la main-d'œuvre.

La conversion des entreprises est également un remède dont on nous parle chaque jour, que l'on nous propose sans cesse. Mais Dieu ! qu'il est difficile d'envisager la conversion de charpentier monteurs de navire, par exemple !

On peut proposer — encore que ce ne soit guère facile — d'autres travaux aux chaudronniers, aux personnels de la machine. Il ne peut en être de même pour les personnels de la coque.

La main-d'œuvre s'oriente vers les industries touchant l'énergie nucléaire, vers la mécanique. Mais si l'ensemble des travailleurs choisit la même branche d'activité, il n'y aura pas de place pour tous.

Ainsi les problèmes de conversion ne sont pas faciles à régler. De toute façon, ils demanderont un temps très long et c'est tromper les travailleurs que leur promettre une conversion rapide quand elle doit s'appliquer à des milliers d'individus.

Créer quelques centaines d'emplois est peut-être chose possible, mais envisager la conversion d'une branche industrielle ne l'est pratiquement pas, d'autant moins quand, dans le même département, outre la conversion de l'industrie navale, on doit procéder à celle du tiers des effectifs d'une société aéronautique et ce, par usines complètes. Comment, dans ces conditions, peut-on trouver une solution humaine ?

L'industrialisation des régions est encore un problème que l'on évoque souvent. Je le ferai brièvement pour dire l'espoir qu'un certain nombre d'entre nous avaient placé dans la création des zones dites d'urgence et les désillusions que nous avons connues du fait que les dossiers transmis traînaient sans aboutir et que leurs promoteurs, las d'attendre, s'en allaient ailleurs.

Il convient encore de signaler que l'effort de décentralisation industrielle qui aurait dû réussir a été contrecarré par les villes et par les industriels. Les villes, après avoir offert des terrains à bon prix, les cèdent maintenant gratuitement en proposant de construire des installations, de les mettre en état de fonctionner et de ne plus réclamer de taxes ; de surcroît, elles offrent encore quelques dizaines de millions aux industriels qui envisagent de venir.

Je n'invente rien : ce sont des informations de presse qui me permettent d'avancer ces assertions.

De telles méthodes relèvent-elles de la décentralisation ou de la prostitution ? Je vous laisse, mes chers collègues, le soin d'en juger. (*Applaudissements au centre gauche et sur divers bancs.*)

Tant que de telles méthodes seront employées, il est vraisemblable qu'il n'y aura pas de décentralisation sérieuse et que la moitié des industriels qui désirent répondre aux vœux du Gouvernement n'iront guère loin de la capitale et qu'on tiendra compte de la volonté des cadres de l'industrie de se retrouver dans des sites plaisants où toutes leurs aises seraient assurées, plutôt que de satisfaire à d'autres nécessités. Or, les chantiers de construction navale sont situés sur les côtes, loin de la capitale et des sites privilégiés.

Il faudrait aussi, pour lever quelques équivoques, obtenir une réponse à quelques-unes des questions posées par M. Le Douarec à M. le Premier ministre. Nous voudrions connaître la liste des traités de commerce internationaux qui imposent à la France la livraison de navires construits à l'étranger et de ceux qui contiennent l'obligation inverse pour d'autres pays. Si nous avions une réponse précise à cette question, on pourrait faire table rase de la raison souvent alléguée, à savoir que nous ne pouvons pas faire de bateaux parce que l'étranger nous prend toutes les commandes de construction de navires, en conséquence des traités passés entre les Etats.

Il conviendrait également que les rapports ayant trait à la construction navale ne demeurent pas secrets. S'agit-il de secrets ou de secrets de polichinelle ? On ne sait plus ce qu'il faut dire. J'évoque ici le rapport de M. Merveilleux du Vignaux auquel tout le monde fait allusion mais que personne ne connaît et duquel on a tiré les conclusions les plus alarmantes. Il eut peut-être été plus sage de le faire connaître aux responsables de la construction navale.

Je souhaite que le récent rapport de M. Poirier ne subisse pas le même sort et que nous le connaîtrons. Quand je dis « nous », je pense au Parlement, mais aussi aux responsables de la construction navale, aux salariés et aux employeurs. Je souhaite aussi que le Gouvernement, travaillant avec les salariés, les employeurs et nous, remédie à une situation particulièrement angoissante.

Je conclurai en demandant au Gouvernement, qui est assuré de la stabilité et de la durée, de se pencher attentivement sur ce problème qu'ont déjà évoqué certains membres de l'Assemblée et que d'autres encore évoqueront peut-être de nouveau. C'est un problème grave et le Gouvernement n'a pas le droit de décevoir des populations qui ont donné le meilleur d'elles-mêmes pour que le pavillon national flotte sur toutes les mers du monde et y flotte haut et clair, pour que nos navires soient appréciés et aimés de tous ceux qui les empruntent.

Il faut aussi que les promesses faites à l'occasion de discours dominicaux et autres, notamment dans la dernière déclaration de M. le Premier ministre, se traduisent dans les faits et que le relèvement de l'économie nationale permette d'améliorer le sort des plus pauvres.

Il convient, enfin de prendre des mesures d'autorité pour résoudre la crise de la construction navale. L'époque de la bonne volonté, l'époque du laisser-faire a montré son incapacité à régler les problèmes économiques. Le Gouvernement a su, en d'autres circonstances, faire preuve d'autorité. Je lui demande de procéder de même afin d'assurer du travail à des bras qui ne demandent qu'à s'employer. (*Applaudissements au centre gauche et sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Courant.

M. Pierre Courant. Monsieur le ministre, mes chers collègues, il est des budgets heureux à propos desquels on dresse un bilan de victoire. Ici, nous n'avons pas d'illusions à nous faire.

Il serait également coupable pour un Parlement de minimiser les succès et de ne pas voir les défaites. Ce budget est le début d'un bilan de défaite.

Eh! oui, monsieur le ministre, il a toujours été difficile de donner aux Français le goût de la mer, malgré les trois façades maritimes de leur pays. Un de vos grands devanciers, Colbert, avait essayé; il n'est pas sûr qu'il y soit entièrement parvenu. Depuis, de nombreuses tentatives ont été faites dans le même sens, mais les Français n'ont semblé s'apercevoir que leur pays dépendait de la mer que dans les périodes critiques. Cette génération en a pourtant connu. Elle ne devrait point être oublieuse, car il y eut récemment une période où elle faillit mourir de faim parce que les relations par mer n'existaient plus. Il y a trois ans à peine, on dut se demander si l'on pourrait encore circuler en automobile parce que, tout d'un coup, le canal de Suez avait été fermé.

Les leçons étaient donc sévères, les avertissements nombreux et particulièrement démonstratifs. Malgré cela, l'opinion n'a point réagi et il semble que, surtout dans certaines écoles dirigeantes, on admette le renoncement aux choses de la mer. Puisque maintenant les hommes se promènent dans les airs, on croit que les choses de la mer n'offrent plus le même intérêt qu'autrefois et qu'on peut les abandonner à une mort lente.

C'est un début, monsieur le ministre, disais-je. Mais gouverner, a-t-on dit, c'est prévoir. La faute du Gouvernement auquel vous appartenez serait caractérisée s'il n'apercevait pas que ce n'est qu'un début; en ne prenant pas des mesures pour remédier au mal, il assumerait la responsabilité entière de la crise grave et grosse de conséquences qui interviendrait demain.

Je ne suis monté à la tribune que pour le prévenir en quelque sorte solennellement. Il n'est pas possible qu'il ignore ce début de crise. Une intervention rapide s'impose; demain, il serait peut-être trop tard, car le mal serait trop grand.

Le mal frappe l'armement. M. le président Pleven, dans un article qu'a reproduit la grande presse, a souligné l'impossibilité pour un jeune homme qui s'intéresse à la vie de marin de trouver facilement un embarquement. Un tel symptôme annonce une récession.

Cette situation, nous la connaissons bien. Des paquebots français reviennent au Havre sous pavillon étranger parce qu'ils ont été vendus. Il est pénible et démoralisant pour les populations maritimes de voir un bateau qui leur était cher manœuvré par des marins étrangers.

Dans le domaine des cargos, la crise est due à la surproduction qui est intervenue après les événements de Suez. A cet égard, les difficultés sont mondiales et nous ne pouvons guère agir pour les surmonter. Mais la crise existe; elle est cruelle et pèse sur tout l'armement.

En ce qui concerne l'industrie maritime, je me permets d'indiquer, mes chers collègues, que la plupart d'entre vous ne voient pas toute la question. On a parlé de la crise des chantiers de construction navale. Mais n'oubliez pas que, de même que la société Simca ne construit dans ses usines que la moitié des éléments qui composent une voiture automobile qu'elle vend — l'autre moitié étant produite dans un multitude d'établissements qui ne sont pas de son domaine — de même un bateau est construit, à concurrence peut-être de moitié, dans un grand nombre d'usines qui ne sont pas des chantiers de construction navale, qui se trouvent à Paris, mais surtout dans les ports de mer, et qui constituent la chair de l'activité industrielle de nos ports de mer.

La diminution de l'activité de la construction navale, si elle affecte certes les chantiers et provoque directement leur mort si l'on n'y porte pas remède, ruine, et dans un même lieu, une foules d'autres industries qui sont terriblement anémiées et également menacées de chômage.

Cette analyse conduit à préciser qu'il s'agit, non plus d'une crise de chantiers navals, mais d'une crise générale des industries navales dans tous les ports.

M. Félix Kir. C'est exact.

M. Pierre Courant. Ainsi, nos ports sont, à des degrés divers, déjà en crise et menacés d'une plus grande crise encore. Je veux le dire à ceux de mes collègues qui représentent les ports de l'Ouest, mais aussi à ceux qu'intéressent les ports du Nord-Ouest. Demain, ce sera peut-être le tour des ports du Midi.

Il y a des exceptions, dira-t-on. Sans doute, encore que les chiffres que je connais marquent l'existence d'un nombre important de chômeurs dans tous nos ports. En particulier, celui que je représente ici ne tire aucune gloire de compter actuellement 1.500 chômeurs. Il y en aura 2.500 à la fin de l'hiver, même si aucune usine ne ferme d'ici là. Dans le cas contraire — ce qui est à craindre — la même ville comptera alors plusieurs milliers de chômeurs.

Une telle situation risque malheureusement de se développer encore. Nos ports de mer, en général, ont été très touchés par la guerre. Ils ont trouvé une activité passagère dans la reconstruction et beaucoup de ceux qui vont d'une activité à l'autre, qui sont tantôt manœuvres métallurgistes, tantôt manœuvres du bâtiment ou des travaux publics, ont pu s'employer ainsi ces dernières années. Or, la reconstruction est près d'être achevée et ceux qui avaient trouvé de la sorte un emploi passager vont être eux-mêmes livrés au chômage. Pour la ville dont je parlais, ce danger peut atteindre 4.000 ouvriers.

Le tableau est sombre. Mais, me dira-t-on, que peut-on faire? On ne peut pas commander indéfiniment des bateaux, alors qu'ils sont déjà trop nombreux. On ne peut pas faire naviguer davantage de bateaux, alors que le marché mondial des frêts est stable, que les moyens de transport sont en excès et qu'on ne peut augmenter le tonnage des marchandises à transporter.

Le pire, monsieur le ministre, serait de ne pas agir, de ne pas concentrer toute son activité, toute sa pensée sur ce qu'il est indispensable de mettre en œuvre quand on ne peut faire mieux, c'est-à-dire la conversion.

Je crains que vous ne me répondiez que la conversion n'est pas l'affaire du ministre des travaux publics et des transports et que c'est à côté qu'il faut nous adresser. Mais je crains aussi qu'à côté, parce que l'information n'y sera pas encore parvenue, on ne dise à ceux qui veulent s'établir dans les ports que ces derniers sont prospères et, par conséquent, qu'on nous réponde: Il n'y a rien à faire pour vous; vous ne figurez pas sur la liste des malheureux, des victimes de la récession, comme les travailleurs des mines et d'autres activités ou d'autres régions; puisque vous êtes nantis, vous n'avez rien à réclamer.

Or les hommes responsables qui craignent pour l'avenir parce qu'ils sont en contact direct avec des populations qui leur font confiance ne connaissent qu'un gouvernement. C'est celui-ci qui sera responsable devant l'opinion si les mesures adéquates ne sont pas prises.

En conclusion, monsieur le ministre, je reprendrai le problème lors de la discussion du budget de la construction et de l'aménagement du territoire. Dès maintenant, toutefois, je vous demande, au même titre que je le ferai auprès du ministre chargé de l'aménagement du territoire, de vous associer à des réformes de structure et aux mesures rapides de conversion qui doivent être prises au moment et dans les délais voulus, en évitant, comme le soulignait un de nos collègues, les délais excessifs qui désespèrent les ouvriers.

Celui qui prend les décisions doit être constamment informé. L'information doit résulter, ainsi qu'on l'a dit avec raison, de la concentration de la responsabilité sur une même personne. Je suis heureux de voir M. le ministre du travail au banc du Gouvernement. Ce sont, en effet, ses services qui doivent, si l'on ne peut leur demander de prendre de décisions en matière de conversion économique, informer celui qui aura cette charge et qui devra s'appuyer pour ainsi dire quotidiennement sur eux.

Celui qui aura la charge de contrôler l'activité industrielle du pays et d'écarter les difficultés avant qu'elles ne naissent, devrait recevoir chaque semaine les indications concernant la cote d'alerte du chômage et les mouvements de celui-ci, surtout dans les villes où il est important.

Monsieur le ministre, je me suis permis de présenter ces quelques observations qui, si elles n'entrent pas dans le cadre de la marine marchande, restent dans celui des activités maritimes. Je vous demande de les prendre en grande considération.

Etant donné sa position géographique dans le monde, la France ne peut pas oublier sa vocation maritime, mais, si cette vocation se trouve passagèrement diminuée, notre pays ne doit pas oublier les populations maritimes qui, à de nombreuses époques de son histoire, lui ont rendu de si grands services. La France a l'obligation morale de penser à ces citoyens qui en valent bien d'autres. Il faut leur accorder le secours actif de l'Etat pour éviter que la crise ne leur soit trop funeste.

C'est dans ce sens, monsieur le ministre, que j'ai voulu intervenir aujourd'hui. (*Applaudissements.*)

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à quinze heures, deuxième séance publique :

Scrutin simultanés, dans les salles voisines de la salle des séances pour l'élection :

1° De sept jurés titulaires ;

2° De sept jurés suppléants,
de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée.

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960 (n° 300) (deuxième partie). — (Rapport n° 328 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Travaux publics et transports (*suite*)

III. Marine marchande et articles 29 et 93 (annexe n° 27, M. Christian Bonnet, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Bergasse au nom de la commission de la production et des échanges) (*suite*).

I. Travaux publics et transports :

Tourisme (annexe n° 25, M. Guy Ebrard, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Laurin au nom de la commission de la production et des échanges).

Voies navigables et ports (annexe n° 25, M. Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Dumortier au nom de la commission de la production et des échanges).

Travaux publics et transports (annexe n° 25, M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Catalifaud au nom de la commission de la production et des échanges).

Et articles 39, 71 et 86.

Travail et article 63 (annexe n° 24, M. Boisdé, rapporteur spécial ; avis n° 380 de Mme Devaud au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Sahara et article 85 (annexe n° 22 de M. Max Lejeune, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Neuwirth au nom de la commission de la production et des échanges).

Services du Premier ministre :

Section I. — Services généraux :

Energie atomique (annexe n° 20, M. Le Roy-Ladurie, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Privet au nom de la commission de la production et des échanges).

A vingt et une heure trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

(Le compte rendu intégral des 2e et 3e séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1re Législature

1re SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

COMPTE RENDU INTEGRAL — 40e SEANCE

2e Séance du Jeudi 19 Novembre 1959.

SOMMAIRE

1. — Haute Cour de justice. — Scrutins pour l'élection de juges titulaires et de juges suppléants (p. 2611).

2. — Loi de finances pour 1960 (2e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2612).

Travaux publics et transports (suite).

III. — *Marine marchande* (suite).

MM. Cassagne, Coudray, Richards, Fraissinet, Duchesne, Buron, ministre des travaux publics et des transports.

Titre III: adoption.

Titre IV:

Amendement n° 29 rectifié de M. Fraissinet: MM. Fraissinet, le ministre des travaux publics, Denvers, Christian Bonnet, Marc Jacquet, rapporteur général, Bignon, de Gracia, Michaud. — Retrait.

Adoption du titre IV.

Titre V (autorisation de programme): adoption.

Titre V (crédit de paiement): adoption.

Titre VI (autorisation de programme): adoption.

Titre VI (crédit de paiement): adoption.

Art. 29. — Adoption.

Art. 93. — Adoption.

Suspension et reprise de la séance

I. — *Travaux publics et transports (Tourisme).*

MM. Ebrard, rapporteur spécial: Reynaud, président de la commission: Laurin, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Regaudie, Jaillon, Anthonioz, Laurin, rapporteur pour avis.

Renvoi de la suite du débat.

3. — Haute Cour de justice. — Résultat des scrutins pour l'élection de juges titulaires et de juges suppléants (p. 2636).

4. — Renvoi pour avis (p. 2636).

5. — Ordre du jour (p. 2636).

*

PRESIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

HAUTE COUR DE JUSTICE

Scrutins pour l'élection de juges titulaires et de juges suppléants.

M. le président. L'ordre du jour appelle les scrutin simultanés, dans les salles voisines de la salle des séances, pour l'élection :

1° De sept jurés titulaires de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée ;

2° De sept jurés suppléants de cette haute juridiction.

Les candidatures ont été affichées le 12 novembre, publiées à la suite du compte rendu intégral de la séance du même jour et au *Journal officiel* — Lois et Décrets — du 13 novembre 1959.

Ces scrutins sont secrets. La majorité absolue des suffrages exprimés est requise aux deux premiers tours de scrutin ; au troisième tour, la majorité relative suffit et, en cas d'égalité des suffrages, le plus âgé est nommé.

Les bulletins devront être mis dans l'urne sous enveloppe.

Seron considérés comme nuls les suffrages exprimés par une enveloppe contenant, soit plus de noms que de sièges à pourvoir, soit le nom d'une personne non député.

Je prie MM. les secrétaires de bien vouloir désigner deux d'entre eux pour présider les bureaux de vote installés dans les salles voisines.

Il va être procédé au tirage au sort de quatre de nos collègues qui procéderont à l'émargement des listes de votants.

(Il est procédé au tirage au sort.)

M. le président. Sont désignés: MM. Godonnèche, Radius, Quinson et de Bénouville.

Les scrutins vont être annoncés dans le Palais et seront ouverts dans cinq minutes.

Ils seront clos à quinze heures cinquante-cinq minutes.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1960

(DEUXIÈME PARTIE.)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960, n° 300, deuxième partie. (Rapport n° 328.)

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement, 2 heures 5 minutes ;

Commission des finances, de l'économie générale et du plan, 8 heures 25 minutes ;

Commission des affaires culturelles, familiales et sociales, 3 heures ;

Commission des affaires étrangères, 10 minutes ;

Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, 5 minutes ;

Commission de la production et des échanges, 3 heures, 25 minutes ;

Groupe de l'union pour la nouvelle République, 6 heures 50 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 3 heures 50 minutes ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 1 heures 20 minutes ;

Groupe de l'unité de la République, 1 heure 35 minutes ;

Groupe socialiste, 2 heures 45 minutes ;

Groupe de l'entente démocratique, 1 heure 20 minutes ;
Isolés, 35 minutes.

La commission de la défense nationale et des forces armées a épuisé son temps de parole.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS (*Suite.*)

III. — Marine marchande (*suite*).

M. le président. Nous continuons l'examen des crédits de la marine marchande.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Cassagne.

M. René Cassagne. Monsieur le ministre, si j'étais un vieux parlementaire, j'userais sans doute de quelque astuce oratoire avant d'entrer dans le vif du sujet. Mais, pour être clair et en même temps très bref, je vous expose tout de suite les raisons de notre mécontentement.

Nous sommes très mécontents parce que vous avez utilisé une mauvaise méthode de travail. Vous prenez des décisions dans le secret du cabinet, avec un certain nombre d'experts, et lorsque nous vous indiquons que vos décisions auront des répercussions fâcheuses, vous ne voulez cependant pas les modifier.

Vous avez cependant à votre disposition des organismes qui ont été créés spécialement pour vous aider. Il existe un Conseil économique et social ; or, il n'a pas été consulté sur le problème de la crise qui frappe toutes les industries navales.

Il existe un comité consultatif de la marine marchande, et nous avons entendu plusieurs orateurs vous reprocher, ce matin, de ne l'avoir pas consulté. Certaines organisations syndicales vous ont demandé également de bien vouloir tenir une sorte de conférence au sommet, suivant une formule à la mode.

Rien n'a été fait dans cet esprit et nous sommes dans l'obligation de nous incliner devant des rapports élaborés par un certain nombre de personnes, dont je ne discute pas la valeur, mais qui auraient certainement gagné à consulter très sérieusement d'autres personnes également qualifiées pour traiter de ces problèmes.

Je reconnais la valeur de votre argumentation lorsque vous nous indiquez que nous sommes en pleine crise mondiale des industries navales. Vous avez raison et les chiffres que nous pourrions vous donner ne feraient que confirmer ceux que vous possédez et qui sont très nombreux. Cependant, cette crise mondiale n'a pas entraîné dans tous les pays des attitudes de repli ou d'abandon, loin de là ! Ainsi, certains pays, sachant que les crises de la construction navale sont cycliques, commencent déjà à établir des programmes pour l'avenir.

C'est vrai pour l'Allemagne et même, paraît-il, pour l'Italie ; c'est vrai pour un grand pays qui est en train de lancer un défi économique au monde, la Russie soviétique, qui aide la Pologne et même l'Egypte, puisqu'on dit que dans quelques temps elle affectera des crédits importants aux chantiers navals d'Alexandrie, pour leur permettre d'accroître leur importance et, par là-même, de devenir concurrentiels pour nos chantiers du bassin méditerranéen.

Vous contraignez à la fermeture ou à la reconversion un certain nombre d'entreprises, monsieur le ministre ; êtes-vous sûr de ne pas le regretter un jour ?

Vous déclarez : nous augmentons l'aide déjà consentie et nous essayons, justement, de prévoir l'avenir en assurant les reconversions indispensables et même, d'abord, une concentration.

Cela répond à une première loi, dont la valeur est maintenant reconnue, sur le plan technique, et je ne discuterai pas la nécessité de son application. Mais la concentration peut s'opérer de plusieurs manières.

Etes-vous sûr que la manière dont vous avez essayé de résoudre le problème constitue la meilleure formule de concentration ? Est-ce que, dans l'aménagement harmonieux du territoire, il n'y aurait pas place pour une concentration qui se ferait par spécialisation ? Etes-vous sûr aussi de ne pas mettre le doigt dans un engrenage terrible. Est-ce que, demain, si, comme je le souhaite — comme nous le souhaitons — l'Europe se réalise, on ne nous expliquera pas, au nom de cette fameuse loi de concentration, que d'autres pays sont plus qualifiés que le nôtre pour mener à bien la construction navale ?

A cette série de questions, je serais heureux d'avoir une réponse.

Vous dites aussi — cela résulte de vos rapports et de vos explications — que le pétrole saharien qui va irriguer la France raccourcira les circuits et que la construction d'oléoducs fera diminuer le fret. C'est certain, mais je vous pose alors les questions suivantes :

Les raffineries françaises, dans le moment présent, sont-elles capables de traiter tout le pétrole saharien ?

Tous les besoins de la France seront-ils couverts par le pétrole saharien, surtout en ce qui concerne les produits lourds ?

N'y aurait-il pas un double circuit à établir vers la France et les pays étrangers et de l'étranger vers la France ?

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* C'est tout l'espoir.

M. René Cassagne. Pensez-vous, monsieur le ministre, que l'armement français doit être envisagé dans cette perspective ou que, d'ores et déjà, nous devons abandonner une partie de cet armement aux entreprises étrangères ?

Vous vous référez aussi au Marché commun, déclarant que le traité de Rome nous interdit de maintenir notre aide à la construction navale. C'est vrai ; mais pouvez-vous nous assurer que, dans le cadre même du Marché commun, d'autres pays n'aident pas, à leur manière, leur construction navale ? Ne sommes-nous pas capables, nous aussi, de faire preuve d'initiative en l'occurrence ?

Et — je fais ici appel à vos sentiments européens — avons-nous franchement posé et discuté ce problème avec ces pays ? Avons-nous essayé de décider en commun de promouvoir une politique intelligente de défense envers les autres pays qui, hors du Marché commun, n'hésiteront pas, demain, à aider leur construction navale ?

Comme vous êtes très sûr, malgré tout, de vos calculs, vous décidez : il faut aller à la reconversion.

Cela appelle de ma part une question, que je ne souhaite pas embarrassante pour vous — mais je n'ai pu encore obtenir qu'il y soit répondu nettement — espérant, au contraire, que vous m'apporterez des éléments précis :

Qu'est-ce que la reconversion, si ce n'est un mot magique derrière lequel nos techniciens s'abritent trop souvent pour élaborer une solution nébuleuse quand ils sont incapables de trouver des réponses précises aux questions qui se posent ?

On parle trop souvent de reconversion sans savoir ce qu'on met derrière ce mot ni quelles mesures pratiques et sûres on veut prendre.

La reconversion n'est pas une panacée universelle. Pour le moment, qui dit reconversion dit substitution d'une activité à une autre. Donc, dans l'immédiat au moins, la reconversion

n'implique pas d'expansion et elle revient à prendre des positions qui avaient déjà une valeur reconnue par d'autres activités.

Je citerai un seul exemple. Il existe, dans le département de la Gironde, une grande entreprise — les Forges et Chantiers navals de la Gironde — qui a voulu, il y a quelques jours, réaliser une reconversion et fabriquer des tubes. A cet effet, elle a dû assumer les commandes et les activités d'une petite entreprise voisine. Le résultat en a été de fournir du travail à une vingtaine d'ouvriers des Forges et Chantiers navals de la Gironde et, en conséquence, de faire inscrire au fonds de chômage vingt ouvriers de la petite entreprise.

Si c'est là ce que vous entendez par reconversion, nous n'en voulons pas.

La formation professionnelle ne s'adapte pas du jour au lendemain. L'outillage, les services commerciaux changent. Il faut, à la reconversion, du temps et des capitaux. Il ne peut pas être question de reconversion dont résulteraient des milliers d'heures de chômage.

Je vous mets en garde contre tout ce que certaine reconversion peut comporter de craintes et d'amertumes puisque, sans savoir de quoi demain serait fait, elle contraindrait à modifier les activités résultant d'un plan de modernisation dont on poursuivait la réalisation.

Les techniciens de cette reconversion, qui sont sans doute ceux-là qui avaient établi les perspectives du plan, sont-ils au moins bien sûrs, aujourd'hui, de ne pas commettre de dramatiques erreurs ?

Il y a quelque temps, au nom d'un plan, on a demandé dans ma région, exactement à Bassens, petite ville avant-port de Bordeaux, de construire une forme de radoub de 5 milliards de francs. Les travaux sont en cours et cette forme de radoub sera bientôt terminée... au moment même où quelques unes des décisions prises vont aboutir à la fermeture des chantiers navals de la Gironde.

Les experts et les techniciens qui ont accepté la décision initiale et qui, maintenant, agissent en sens exactement contraire, sont-ils vraiment sûrs, en leur âme et conscience, qu'ils ne se trompent pas une nouvelle fois ?

Monsieur le ministre, à tous ces problèmes que je viens d'évoquer et qui sont de technique et d'administration pure, vient s'ajouter un problème humain qui, pour moi, domine tous les autres.

C'est si vrai que M. le secrétaire général à la marine marchande vient de m'envoyer des lettres, que j'ai reçues hier matin. Il m'est demandé de les transmettre à toutes les familles d'ouvriers des chantiers navals pour leur expliquer qu'on fera le maximum en leur faveur. Mais rien de clair, rien de précis n'est indiqué dans ces lettres ministérielles. En conséquence, la transmission que j'en effectuerai aux familles intéressées ne leur apportera qu'un peu plus d'angoisse.

Pourtant, mes chers collègues, si nous aimons la politique, c'est que nous croyons pratiquer un art qui doit permettre de libérer l'individu de toutes les servitudes qui l'oppriment. Or, la plus grave, la plus importante des servitudes qui peuvent opprimer un chef de famille à l'heure actuelle, c'est l'obligation qui lui est faite d'assurer la vie de sa famille dans des conditions décentes.

Prendre un certain nombre de décisions avec le seul esprit de géométrie, de technicité, en oubliant l'humanisme indispensable, c'est se préparer, peut-être, des échecs redoutables. Car, monsieur le ministre — et, par vous, je m'adresse à tous ceux qui, autour de vous, vous conseillent — même si tous vos calculs étaient justes, même si vos pronostics devaient se vérifier, même si vous aviez l'orgueilleuse certitude d'avoir, vous et vous seul, raison, n'oubliez pas que de vos décisions dépendent le travail, les conditions d'existence même de milliers d'individus.

Le souci de préparer l'avenir par une politique à la fois sage et audacieuse — cela n'est pas incompatible — et d'adapter les plans des techniciens à la vie de la population laborieuse n'apparait pas dans le cahier que vous présentez à l'Assemblée. C'est d'ailleurs le reproche qu'on pourrait faire à l'ensemble du budget. Or, dans nos économies modernes, le rôle du budget de toutes les collectivités n'est pas seulement d'assurer la vie administrative de la commune, du département, de la nation ; c'est aussi de promouvoir une vie sociale nouvelle, une économie en expansion, un développement harmonieux ; c'est de prévoir largement l'avenir en tenant compte du présent et, selon le mot magnifique de Jaurès, « aller à l'idéal et comprendre le réel ».

C'est parce que nous n'avons pas trouvé cela dans votre projet, monsieur le ministre, c'est parce que les explications qui nous ont été fournies nous paraissent trop insuffisantes, c'est parce que vous avez négligé, avant de prendre vos décisions, les confrontations indispensables qui auraient sans doute pu vous assurer l'appui d'énergies nouvelles et une aide supplémentaire, que mes amis et moi-même refuserons de vous apporter notre concours. (*Applaudissements sur divers bancs à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Coudray.

M. Georges Coudray. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, ce matin et à l'instant encore les orateurs ont traité très largement de la crise de la construction navale et affirmé sa gravité.

Ce qui caractérise la crise que nous traversons aujourd'hui par rapport à celles que nous avons connues au cours des années précédentes c'est qu'elle ne semble pas, fondamentalement, en revêtir la fugacité, qui tenait à des événements mondiaux de caractère économique et politique passagers.

Mon intention n'est pas de revenir sur le problème général de la crise des chantiers navals ou sur ses causes mais d'attirer l'attention du Gouvernement sur l'un des secteurs particuliers de cette construction navale. On a souligné ce matin et encore à l'instant combien est redoutable la crise des grands chantiers de construction ainsi que celle dont souffrent les chantiers de réparations, combien est grande la menace de chômage qui pèse sur chacun d'eux.

Je veux me borner à exposer les répercussions fâcheuses qui pourraient résulter de certaines mesures intérieures sur un secteur bien déterminé de la construction navale, celui des petits chantiers qui construisent de petites unités destinées soit à la pêche hauturière — les chalutiers — ou des unités de court passage, de courte traversée. Il en existe trois ou quatre en France qui emploient chacun de cent à trois cents ouvriers. Ils ne demandent pas une aide nouvelle à l'Etat car ils ont réussi, avec la loi d'aide et grâce aussi à leur volonté de s'adapter à la construction navale moderne, à surmonter les difficultés et à se maintenir ; la plupart d'entre eux sont même prêts à faire face à la concurrence qui résultera de l'ouverture du Marché commun.

Ce que ces petits chantiers demandent au Gouvernement, c'est de ne pas organiser leur démembrement. Or, n'est-t-il pas vrai qu'il existe place Fontenoy un projet de marché aux termes duquel on ferait construire pour un Etat étranger, qui d'ailleurs n'appartient pas au Marché commun, un grand cargo et qu'en compensation on importerait de ce pays une dizaine de petits navires ? S'il en est ainsi, vous concevez les conséquences qui en résulteraient pour ces petits chantiers. La réduction des commandes serait telle que nous assisterions au début de l'année prochaine, dans quelques semaines, au plus dans quelques mois, à un licenciement massif des ouvriers ; la fermeture même de certains de ces établissements ne tarderait pas à intervenir.

Je sais qu'il est nécessaire, dans les traités commerciaux, de prévoir des compensations mais le ministère de la marine marchande paraît avoir envisagé un choix parmi les compensations avec quelque insuffisance d'information ou une certaine légèreté. On ne peut tout de même pas déshabiller Paul pour habiller Pierre.

Bien plus, à ce choix que j'estime un peu inconsidéré s'ajoute une responsabilité particulière du ministère de la marine marchande : c'est précisément parce que les conditions d'application de la loi d'aide sont parues tardivement que ces chantiers n'ont pas été en mesure de présenter en temps voulu leurs prix à l'armement français, pour faire face à la concurrence étrangère, alors que ces prix étaient tout à fait compétitifs.

Devant cette responsabilité, je suis obligé de vous demander, monsieur le ministre, de prendre conscience des conséquences de la mesure dont j'ai parlé.

Le drame des grands chantiers ne m'échappe pas. Ce matin, mes chers collègues, vous avez entendu mon ami M. Rombeaut, député de Saint-Nazaire, exposer avec talent, avec son cœur, avec la connaissance qu'il a des problèmes ouvriers, la gravité de la situation qui résultera, dans sa circonscription, de la crise des chantiers navals. Eh bien ! je suis sûr que notre collègue ne veut pas que l'on sauve du chômage les grands chantiers navals en organisant le chômage des petits.

Je voudrais maintenant aborder un second problème qui se pose au département ministériel de la marine marchande et présenter quelques observations à propos de l'apprentissage maritime.

La France, mes chers collègues, est venue tard à l'apprentissage maritime, bien longtemps après les grandes nations traditionnellement maritimes, telles que l'Angleterre ou la Norvège, et, de ce fait, cette organisation est à peine arrivée à l'âge adulte, sa

démarche est quelque peu hésitante. Je ne pense pas que son existence soit en cause. Tout le monde maritime rend hommage à l'institution et reconnaît les immenses services qu'elle a rendus. Grâce à l'apprentissage maritime, le niveau de la valeur des équipages a été élevé. Grâce à lui, nous pouvons aujourd'hui apercevoir les promesses d'une promotion sociale dans le personnel maritime.

Depuis qu'existe l'enseignement maritime, l'enseignement des cadres qui forment nos officiers mécaniciens et nos officiers de pont, nous n'avons jamais réussi — c'est une de nos préoccupations, à nous, membres du Parlement — à organiser ce passage des équipages vers les cadres, ce passage des élites découvertes trop tard, des titulaires de petits brevets, vers des cadres d'officiers.

Aujourd'hui — et nous nous en félicitons — l'apprentissage maritime peut permettre ce passage. Je souligne que le succès obtenu par cette institution tient sans doute pour une bonne part à ce qu'elle ne présente pas le même caractère que celui de l'enseignement maritime en général. Ce n'est pas l'Etat qui l'inspire, ce n'est pas l'Etat qui l'organise. C'est la profession.

Je vous demande, monsieur le ministre, de lui conserver demain ce caractère professionnel. Gardez-vous d'y porter atteinte. Conservez-lui cette liberté, si scrupuleusement observée jusqu'à maintenant, et qui a été si propice à son épanouissement, à son succès et à son action.

Aidez l'apprentissage maritime, contrôlez-le mais ne touchez pas à son statut, ne l'embarrassez pas d'un appareil administratif excessif.

Ma deuxième observation concerne les conditions matérielles de fonctionnement de cet enseignement.

Au cours de votre visite de l'école d'apprentissage maritime de Saint-Malo, dimanche dernier, monsieur le ministre, vous avez pu mesurer l'insuffisance en équipement et en locaux de ce grand centre de recrutement des équipages de notre marine marchande ainsi que la misère de son internat.

Sans doute avez-vous été convaincu de la nécessité d'y effectuer quelques investissements dont je veux croire que votre budget vous fournira la possibilité.

Ma troisième observation traitera des conséquences de la crise de l'armement sur l'apprentissage maritime.

Les effectifs des élèves sortant des écoles d'apprentissage maritime à la fin de cette année ont été excédentaires. Cent cinquante à deux cents mousses, en effet, n'ont pas trouvé d'embarquement.

La raison bien simple et bien connue en est la crise de l'armement dont on a parlé, ce matin, à plusieurs reprises.

Je ne conteste pas la gravité de cette crise, mais il ne faudrait pas en conclure que nos écoles sont devenues trop nombreuses et trop grandes. En effet, il reste un grand secteur de la navigation maritime qui est resté jusqu'à présent à l'écart de l'apprentissage maritime, celui de la pêche. L'obligation d'avoir de vingt à vingt-cinq ans pour embarquer et d'être titulaire du certificat d'apprentissage maritime est limitée aux navires de 250 tonneaux. Elle touche, dans la pêche, 160 navires sur 600 navires de plus de 75 tonneaux armés à la pêche.

L'heure est donc venue d'étendre l'obligation, de manière à donner une formation maritime à la plupart des mousses de la pêche. La qualité des équipages de pêche sera très importante demain, lorsque le marché commun sera largement entré en application. Il semble d'ailleurs que l'armement ait fort bien compris ce problème et qu'il soit disposé aujourd'hui à l'extension de cette obligation jusqu'aux navires de cent tonneaux. Une telle décision correspondrait à l'embarquement d'environ 200 nouveaux mousses, ce qui résorberait très largement l'excédent dont j'ai parlé. Le problème est de savoir si, dans le budget actuel, la subvention à l'association de gérance des écoles d'apprentissage maritime sera suffisante pour permettre ce transfert. Ce sera à vous, monsieur le ministre, de nous le préciser tout à l'heure. S'agissant, en tout cas, de conversion d'écoles de commerce en écoles de pêche, les investissements sont assurément moins importants. L'obstacle qui, depuis quelques années, retarde cette mesure reconnue nécessaire, celui des crédits, est au moins diminué sensiblement.

Telle est la troisième et dernière observation que je voulais présenter à l'occasion de la discussion de ce budget de la marine marchande. (*Applaudissements au centre gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Richards. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Arthur Richards. Monsieur le ministre, mesdames messieurs, notre collègue M. Orrion, député maire de Nantes, intervenant au sujet des crédits du plan d'équipement, a fort clairement exposé des craintes et des desiderata bien compréhensibles pour les Bordelais, députés ou non.

De son côté, notre collègue M. René Cassagne a exprimé fort justement ses propres considérations.

Soucieux de ne pas abuser de l'attention de l'Assemblée, j'indique seulement à M. le ministre des travaux publics, chargé de la marine marchande, que nous comptons absolument sur son sens de l'équité et sur une exacte appréciation de l'état avancé des perfectionnements techniques des chantiers de la Gironde pour que ces derniers ne soient pas autoritairement mis dans l'impossibilité, à partir de 1962, de prendre celles des commandes de constructions navales qu'ils se révéleraient en mesure d'obtenir en compétition avec les autres chantiers suffisamment modernisés.

Sous cette réserve essentielle, qui est partagée par tous les élus de la Gironde, M. le président de l'Assemblée nationale en tête, je suis tout à fait d'accord sur la nécessité, pour le groupe qui contrôle les chantiers de la Gironde, de s'orienter sans retard et sans timidité vers de nouvelles activités afin que, d'ici deux à trois ans, l'ordre règne dans la construction navale et que l'espoir de l'embauche se soit substitué au risque du chômage, notamment dans les chantiers de Bordeaux. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Fraissinet. (*Applaudissements à droite.*)

M. Jean Fraissinet. Mesdames, messieurs, au cours de ce débat déjà long, tout a été dit et très bien dit quant aux conséquences de causes qui n'ont peut-être pas toujours été très clairement définies, pour la raison majeure qu'elles sont très généralement ignorées.

J'espère que vous excuserez alors un professionnel chevronné, qui garderait le silence s'il n'était inspiré que du souci de la défense de ses intérêts professionnels, de vous apporter le fruit d'une longue expérience.

Il s'agit d'abord de définir la marine marchande française.

Avec tous les éléments maritimes dont nous disposons — je le rappelais cette nuit au sujet du budget de la marine nationale — avec vingt-six départements maritimes métropolitains, 32.211 kilomètres de côtes maritimes, en y comprenant seize départements et quatre territoires d'outre-mer et les douze Etats membres de la Communauté, la marine marchande devrait passionner l'opinion publique française. En fait, elle l'attire, puisque, chaque fois que nous organisons des croisières, nous faisons le plein de nos navires. Mais, au vrai, on se heurte à une incompréhension générale parce qu'on a lassé, je crois, l'opinion publique en refusant obstinément de poser les problèmes sous leur véritable aspect, ce que je vais m'efforcer de faire.

En effet, il est assez paradoxal de constater qu'au moment où sévit une crise internationale que nul ne conteste, la marine marchande française paraît moins atteinte que d'autres, alors que des armateurs français ont souvent proclamé, non sans raison, qu'elle était affligée de tares congénitales. Eh bien! cette situation qui pourrait étonner au premier abord, est très facile à expliquer.

Je vous demande, en effet, de considérer que, sur les 4 millions 236.000 tonnes qui constituaient la marine marchande au 1er janvier dernier, 376.000 tonnes étaient affectées au cabotage réservé, 1.577.000 aux pétroliers, 880.000 aux sociétés d'économie mixte, ce qui faisait un total de 2.833.000 tonnes.

Or, dans ces secteurs, le pavillon français est, pour un temps — je ne dis pas à titre définitif, car de grands périls le menacent — totalement ou partiellement affranchi de la concurrence étrangère.

Je tiens à préciser — car je constate souvent combien l'ignorance est répandue en ce domaine — que le cabotage réservé n'existe qu'entre la métropole et les départements d'Afrique du Nord ainsi que notre ancien protectorat de Tunisie, avec, pour celui-ci, une variante que le rapporteur de la commission des finances a d'ailleurs exposée dans son rapport. Par conséquent, dans ce secteur, pas de concurrence étrangère.

M. Félix Kir. C'est déjà un résultat.

M. Jean Fraissinet. Du côté des pétroliers, la situation n'est pas aussi absolue. Un grand nombre de pétroliers sont exploités par des raffineurs et, pratiquement, un pourcentage que j'hési-

terais à citer, mais qui doit être de l'ordre de 80 p. 100 des pétroles importés en France, est transporté sous pavillon français.

Et puis, il y a les compagnies d'économie mixte dont je ne parlerai pas pour l'instant, car je vais être extrêmement abusif cet après-midi, devant reprendre, en effet, la parole tout à l'heure pour défendre un amendement les concernant particulièrement. Les deux compagnies mixtes — c'est, du moins, ma thèse, mais ce n'est pas toujours celle d'autres armateurs — sont pratiquement affranchies des nécessités de la rentabilité par les subventions qui leur sont attribuées.

Et puis, *last but not least,* s'il est permis d'employer une expression britannique à cette grande tribune française, il faut aussi penser à la zone franc. Or, à l'intérieur de cette zone, existaient des courants établis très importants qui ne faisaient l'objet d'aucun monopole, sauf quelques cas particuliers, pour le pavillon français, mais dont celui-ci bénéficiait tout de même.

Je puis vous citer des exemples très caractéristiques. Nous avons récemment abandonné nos protectorats et notamment celui du Maroc. Certains — je n'étais pas du nombre — je n'aborde d'ailleurs pas du tout le fond de la question, me limitant au problème de la marine marchande — prétendaient que c'était la meilleure façon de sauvegarder dans ces pays la présence française.

Or, j'ai consulté les statistiques de la chambre de commerce de Marseille. En deux ans, le nombre des passagers transportés entre Marseille et les ports du Maroc est tombé de 189.000 à 82.000. De même, sur la ligne d'Indochine, ce nombre est tombé de 27.000 à 5.000 et je constate que l'ensemble de la zone franc représente présentement 94,5 p. 100 du trafic du port de Marseille.

Par conséquent, je résume : cabotage réservé, importations de pétrole, zone franc où n'existe pas de monopole — n'importe quelle compagnie étrangère peut mettre, par exemple, un navire sous charge au Havre pour la côte occidentale africaine — mais où il y a tout de même des courants établis, actuellement déclinants. Hors de ces secteurs, c'est le long cours international dans lequel le pavillon français décline. Je n'ose pas dire qu'il a disparu, car ce ne serait pas absolument exact, mais il n'est pas exagéré d'affirmer, monsieur le ministre, qu'il est en voie de disparition.

Il est bien évident qu'il faut prendre conscience de ces réalités, si dures, si rébarbatives soient-elles, et tâcher de remédier aux causes.

Quant aux causes — je sais très bien que je vais heurter quelques préjugés et ajouter quelques impopularités à celles dont je suis déjà affligé en proclamant, à cet égard, des vérités trop souvent contestées — je rappelle que le pavillon français est, après le pavillon américain, le plus cher qui soit au monde.

Je me hâte d'ajouter que je ne voudrais pas que, sur certains bancs de l'Assemblée, on dise : voilà un armateur capitaliste qui vient encore proclamer que ses profits sont insuffisants et qu'il faut les accroître aux dépens des travailleurs.

Tel n'est pas mon propos et je pourrais vous démontrer le contraire par bien des faits de caractère trop personnel pour oser les évoquer ici. Mais c'est un fait qui a été reconnu par des commissions de hauts fonctionnaires que le pavillon français est, après le pavillon américain, je le répète, le plus cher qui soit au monde.

Or — et j'y reviendrai tout à l'heure si j'en ai le temps — le pavillon américain pratique un système de subventions très différent de celui que nous pratiquons nous-mêmes. Le pavillon français n'est d'ailleurs, dans son ensemble, absolument pas subventionné.

A ce sujet, certains déplorent qu'on discute toujours les salaires des marins en les déclarant trop élevés. Mais pas du tout ! Il ne s'agit pas des salaires des marins, il s'agit des effectifs et des usages ou de lois concernant les charges sociales. Tous ceux qui pratiquent la marine savent, par exemple, que le pavillon marseillais est plus cher que le pavillon français des autres ports métropolitains. Pourquoi en est-il ainsi ? Parce que, depuis très longtemps, dans cette ville où sont rassemblés tous les équipages, ce qui n'est pas le cas de la Bretagne ou d'autres régions maritimes de France, il est malaisé d'échapper à la contagion des pratiques inévitables des compagnies d'économie mixte et aussi aux poisons et délices du cabotage réservé.

Je pourrais vous citer des chiffres concernant les effectifs. Exemple : Liberty français 39 hommes, italien 30, d'autres moins encore. Dans tous les domaines, nous constatons cette différence aux dépens du pavillon français, et je susciterai peut-être le scepticisme de certains d'entre vous en citant un pourcentage duquel il résulte que les charges sociales, légales ou autres, majorent de 217 p. 100, à Marseille, le salaire de base.

Cela étant admis — je ne crois pas qu'il soit possible de contester le fait, puisqu'il a été officiellement constaté maintes fois — il faut, soit remédier à cette situation, soit se résigner à voir décliner le pavillon français, soit le subventionner d'une manière générale.

On dira sans doute alors : « Voilà un armateur qui a le toupet de tendre la main ! ». Qu'on ne se méprenne pas sur le sens de mes paroles. Je ne préconise nullement une généralisation des subventions, seulement un retour à la lucide et courageuse interprétation des faits en vue du maintien du pavillon français.

Ce matin, au cours du débat, il a été fait allusion à une compagnie marseillaise qui exploite un grand service vers l'Amérique du Sud. Cette compagnie qui se trouve privée de certains éléments du trafic sur lesquels elle pouvait compter, notamment du côté de l'émigration italienne, vient trouver le Gouvernement et dit : « Je demande une subvention si vous tenez à voir maintenu mon service. » Le Gouvernement, d'après ce que le ministre directement compétent nous a dit ce matin, fait une offre. Cette offre est jugée insuffisante. Le Gouvernement répond : « Eh bien tant pis ! Vendez vos navires ! »

M. Henry Bergasse, *rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.* Cette offre a été acceptée.

M. Jean Fraissinet. Je ne sais pas si elle a été acceptée. Je fais état de ce qu'a dit M. le ministre des transports. Enfin, toujours est-il que cette compagnie — suivez-moi, messieurs, je vous en prie. Je n'ai aucun intérêt quelconque dans cette compagnie, tout le monde le sait — qui s'appelle la Société générale des transports maritimes, est parfaitement fondée à dire : « Comment ! la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes perçoivent des subventions — dont nous verrons tout à l'heure l'importance lorsque mon amendement viendra en discussion — pour des services analogues à ceux que j'assure et on ne nous accorde à nous aucune subvention. Quel illogisme ! ».

Je suppose qu'on entre dans cette voie et qu'on accorde une subvention à cette compagnie. A ce moment-là, une autre compagnie qui s'appelle la Compagnie des chargeurs réunis, qui assure des services identiques au départ de Bordeaux, peut dire — avec cette différence que l'élément du trafic que représentent les émigrants italiens n'intervient pas : « Moi aussi, je vis des jours difficiles. Je demande une subvention. » Je dois dire tout de suite qu'elle ne l'a pas fait, mais une telle demande serait la suite logique de la précédente.

Une compagnie marseillaise, que je n'ose nommer, parce que celle-là je la connais trop directement, pourrait dire aussi : « Nous demandons une subvention, puisque vous allez subventionner une ligne qui, au moins sur deux ports, nous concurrencera directement ».

Vous constatez ainsi l'existence d'un engrenage inexorable.

Je n'ai jamais cessé, au cours d'une longue carrière, de dire aux X plus 1 ministres que j'ai vu se succéder à la marine marchande depuis trente ans qu'il fallait une politique de marine marchande. Par conséquent, monsieur le ministre, les critiques que j'énonce ne s'adressent pas spécialement à vous, avec, cependant, ce correctif que vous êtes investi de pouvoirs que n'a connus aucun de vos successeurs.

Comment définir une politique de marine marchande ? Il me semble que c'est très simple, et je l'ai souvent écrit ; il suffit que le Gouvernement annonce : « Voilà les lignes sur lesquelles j'estime que l'intérêt national justifie la présence du pavillon français ». Lorsque ces lignes sont définies, on établit un cahier des charges, on procède à une adjudication. Si personne ne se présente pour les assurer à ses risques et périls, on décide de les subventionner, à condition — et c'est essentiel — que la compagnie n'exploite que ces lignes, pour échapper au gigantisme par le jeu des filiales.

Pour le reste, on laisse les gens se débrouiller. S'ils arrivent à tenir, tant mieux pour eux ; s'ils n'y parviennent pas, ils disparaissent. Il n'est pas d'autre solution que celle-là, ou alors il faut recourir au système de la subvention généralisée.

Certains d'entre nous ont connu, il y a vingt ans, une loi qui portait le nom d'un député-maire de Marseille, la loi Tasso, qui attribuait des allocations aux navires français. Mais ce système est absolument contraire à la politique que préconise le Gouvernement. Hier encore, M. le Premier ministre nous a dit que la

solidité de la marine était un gage essentiel de la force du pays. Par conséquent, il n'est pas question, j'imagine, d'entrer dans cette voie.

Alors, quel est l'autre moyen ? Je ne le vois pas. Je vois simplement celui dont je vous ai parlé : définir cette politique, affronter les impopularités, assumer les risques que cela comporte, et puis, si l'on n'aboutit pas, on doit se résigner à voir décroître la marine marchande.

M. Félix Kir. Il ne faut jamais se résigner.

M. Jean Fraissinet. Mais ma conviction est qu'elle ne décroîtrait pas. Car — c'est un point essentiel sur lequel je me permets d'attirer votre attention — il est encore des armateurs qui, au lieu de vivre à Paris, à l'ombre du Gouvernement, vivent dans les ports où ils sont en contact direct et étroit avec les équipages. Vous n'avez pas idée de ce qui peut être obtenu des équipages par des conversations directes, notamment en faisant vibrer leur amour-propre professionnel, en leur montrant ce qui se passe sous pavillon étranger et ne se passe pas chez nous. Car les questions de salaires ne sont pas seules en cause ; il y a également la question des travaux d'entretien à bord, lesquels peuvent être assumés par les équipages, ce qui est parfaitement admis sous maint pavillon étranger. Pourquoi les marins français, eux aussi, ne s'acquitteraient-ils pas volontiers de ces travaux, à condition, bien entendu, d'être, s'il y a lieu, rémunérés sous forme d'heures supplémentaires ?

M. Paul Cermolacce. Il faut le dire aux armateurs !

M. Jean Fraissinet. Eh bien ! mon cher collègue, je vais vous répondre, car j'attendais cette objection depuis un moment. (*Sourires.*)

Je peux vous dire que, dans une compagnie que je connais bien, les grandes masses du bilan se présentent comme suit :

Salaires et charges sociales, 2 milliards 155 millions ; impôts, 145 millions ; participations du personnel, 40 millions ; dividendes distribués, 126 millions.

Autre réalité qu'on méconnaît trop souvent : dans combien de compagnies pourrait-on dire qu'il y a autant d'actionnaires que de salariés ? Et ne croyez-vous pas que les petits épargnants qui investissent 5.000, 6.000 ou 7.000 francs dans l'achat d'actions d'une compagnie, ont, eux aussi, droit à sollicitude ?

Ne voyez-vous pas que si vous contestez la rentabilité d'une entreprise, vous inoculez justement un virus, celui de la nationalisation ? (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Je constate, à ce sujet, messieurs mes collègues socialistes, qu'au dernier congrès socialiste allemand les nationalisations ont été condamnées. (*Applaudissements à droite. — Dénégations à l'extrême gauche.*)

Oui, les journaux l'ont dit. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

Je constate encore qu'au cours de la dernière campagne électorale britannique, les travaillistes n'ont jamais fait état de ces nationalisations et qu'ils se sont divisés sur le point de savoir s'il y avait encore là valable un cheval de bataille électoral.

Je viens plaider ici la cause de la libre entreprise, celle de la rentabilité, parce que je sais que toutes les libertés sont liées à la survie de la libre entreprise. (*Applaudissements à droite.*)

Sans doute me dira-t-on qu'il est très facile de tenir ici de tels propos devant des collègues courtois et attentifs mais j'espère que les collègues députés de Marseille ici présents ne me démentiront pas si j'affirme que j'ai maintes fois tenu les mêmes propos dans les quartiers les plus ouvriers de Marseille sans me faire lapider et que je suis même très écouté, comme on l'est chaque fois qu'on pratique un langage direct avec l'accent de la conviction et de la vérité.

Il y a, dans ce domaine, des possibilités immenses, mais, entre le patronat et ce que certains appellent la « classe ouvrière » — expression que, pour ma part, je répudie — sont interposés des prismes déformants que je me suis toujours efforcé de briser et cela, j'en suis convaincu — je puis en administrer la preuve — dans l'intérêt de la bonne entente et de la coopération de tous ceux qui sont associés dans cette entreprise de production de services qu'est une compagnie de navigation.

Mesdames, messieurs, je ne veux pas abuser du temps de parole qui m'est imparti. Je ne parlerai donc pas de la construction navale dont on a déjà parlé et qui constitue un problème distinct.

A la commission des finances, lorsque celle-ci a bien voulu adopter l'amendement que je lui présentais, quelqu'un m'a objecté que tout l'armement était subventionné.

J'ai demandé comment ? Il me fut répondu : parce qu'il obtient des bonifications d'intérêt ramenant le taux à 4,50 p. 100 et que la construction navale est subventionnée.

Je réponds à cela que la marine marchande étant une industrie internationale par définition, il est assez normal que l'armateur qui veut construire et qui emprunte, puisse, dans l'intérêt même de son équipage et de la société qu'il représente, trouver des capitaux à un taux s'approchant du taux international. Or, par rapport au taux pratiqué dans nombre de pays qui nous concurrencent, celui de 4,5 p. 100 pourrait encore être abaissé. Par conséquent, il ne s'agit pas d'une subvention. On rapproche l'armateur des conditions du marché international. Voilà tout. Même situation du côté de la construction navale, la subvention ne fait pas gagner un sou aux compagnies de navigation. Elle leur permet seulement — et encore de façon souvent théorique, car on ne se base que sur les indices anglais — de commander en France, à un prix voisin du prix international un navire qui est appelé à subir la concurrence internationale.

Je sais bien que, derrière tous ces problèmes que j'agite peut-être un peu brutalement, peut-être un peu trop en chef d'entreprise au goût de certains, se profilent de douloureux problèmes humains. Je ne les méconnais certes pas et pourrais invoquer bien des témoignages à l'appui de cette affirmation. Selon moi, la meilleure façon de servir les ouvriers, c'est de leur dire la vérité, de leur révéler les problèmes, et je suis encouragé à le faire parce que, je le répète, au cours d'une longue carrière j'ai constaté que les ouvriers sont très perméables à ce genre de raisonnement.

Dernier problème, les subventions à l'étranger. Le système américain est ingénieux. Malheureusement, les Américains peuvent suivre des solutions qui nous sont interdites. A Washington existe le *Federal Time Board*, que j'ai visité pour m'instruire, et qui est l'organisme supérieur de la marine marchande.

Comment procède-t-on ? On définit — c'est ce que je me permettais de préconiser tout à l'heure, monsieur le ministre — les lignes sur lesquelles la présence du pavillon américain est jugée d'intérêt national, puis on demande aux compagnies : « Voulez-vous assurer cette ligne ? Combien vous faut-il pour l'assurer, suivant tel cahier des charges et telle fréquence de départs ? » Lorsque tout cela est réglé, la subvention est octroyée. Ceci implique une grande stabilité monétaire que, Dieu merci ! le Gouvernement auquel vous appartenez paraît avoir réalisée. Mais M. le ministre des finances ne cesse de proclamer la fragilité de son œuvre à cet égard. Si dans trois, quatre ou cinq ans nous nous retrouvons avec une monnaie stable, le système des adjudications et des forfaits pourrait être considéré.

J'en ai fini pour le premier acte. Je dis le premier acte, parce que j'ai déposé un amendement auquel j'attache une grande importance, non en raison de son objet, qui est précis et limité, mais pour tout ce dont il est truffé. Nos collègues socialistes l'ont bien compris d'ailleurs, puisqu'ils ont, je crois, honoré mon amendement en demandant un scrutin public sur ce texte. Je serai donc amené — et je m'en excuse à l'avance — à remonter à cette tribune si notre président veut bien m'y appeler dans quelques instants pour défendre cet amendement. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Duchesne. (*Applaudissements.*)

M. Edmond Duchesne. Monsieur le ministre, je monte à cette tribune, non pour critiquer d'une façon quelconque votre budget, mais pour attirer votre attention et celle de l'Assemblée sur une catégorie de bateaux inférieurs à 1.000 tonnes *dead weight*.

De tout temps on a pris plus volontiers, dans cette enceinte, la défense des petits que celle des gros, et mon honorable et très compétent collègue M. Fraissinet est bien mieux qualifié que moi pour défendre les gros — je parle des navires, bien entendu ! (*Sourires.*)

Ce n'est pas par démagogie que j'entends profiter de la discussion de ce budget pour vous parler de ces petits navires appelés plus communément « caboteurs ».

J'ai obtenu très obligeamment de M. Granval et de ses services les renseignements suivants :

Ces navires se décomposent en trois catégories : de 100 à 300 tonnes, la marine marchande française en possède 60 ; de 300 à 500 tonnes, ils sont au nombre de 36 ; de 500 à 1.000 tonnes, au nombre de 25. Soit, au total, 121 caboteurs.

En comparaison de ces chiffres de misère, savez-vous, mes chers collègues, que la Hollande possède 1.200 de ces navires et l'Allemagne près de 2.000 ? Je n'ai pas, à cette heure, de renseignements suffisamment précis sur les chiffres britanniques et scandinaves, mais je puis dire qu'ils sont nettement supérieurs aux chiffres français.

La conséquence de cette fâcheuse carence est que nous sommes totalement absents du cabotage international. Les quelques bateaux français limitent leur activité au cabotage français de port à port ou, en Méditerranée, comme l'a déclaré M. Fraissinet, de la métropole à l'Algérie, surtout pour les caboteurs d'un tonnage supérieur à 500 tonnes.

Aucun de ces caboteurs ne se risque à franchir la mer du Nord et à aller en Baltique pour y transporter le blé et les autres marchandises que nous exportons et, surtout, pour amener en France les produits que nous importons de Russie par Léningrad, de Suède, de Finlande et de Pologne et qui sont, principalement, le bois et la pâte de bois.

Seuls les bateaux allemands et hollandais assurent ce trafic et c'est ainsi que la multitude de petits ports français jonchant notre côte, particulièrement en Normandie et en Bretagne, et qui ont de faibles profondeurs d'eau, ont la tristesse de ne jamais voir entrer un bateau battant pavillon français.

Bien entendu, il nous faut payer ces frets en monnaie étrangère ; d'après les renseignements qui m'ont été communiqués, leur montant s'est élevé, en 1958, à plus de trois milliards.

Monsieur le ministre, vous m'avez dit ou écrit que les armateurs français se désintéressaient de l'exploitation de ces petits navires parce que leurs frais d'exploitation sont plus onéreux que ceux des mêmes navires hollandais ou allemands en raison de leurs charges sociales plus élevées et, aussi, du fait que l'équipage de ces navires étrangers a souvent un caractère familial.

Il est de fait que l'équipage d'un petit caboteur français doit comprendre au minimum 1 capitaine et 1 second, 2 officiers mécaniciens, 4 ou 5 matelots et cela, grâce encore au décret de mai 1957, alors que l'équipage d'un même navire étranger n'aura que 7 hommes au lieu de 9.

Il est de fait que les charges sociales sont plus élevées ici que là ; mais il vous faudra bien, monsieur le ministre, un jour ou l'autre, surtout le jour où le privilège du pavillon aura disparu, mettre les armateurs français en état de soutenir la concurrence.

Alors, monsieur le ministre, je vous demande de bien vouloir étudier ce problème. Il existe certainement des moyens de le résoudre. Les évoquer ici aujourd'hui m'est impossible, étant donné les quelques minutes qui me sont accordées, mais je me tiens volontiers à votre disposition et à celle de vos services pour vous aider à les trouver si vous jugez que ce que je vous ai exposé mérite d'être étudié.

Pour conclure, j'ajoute que la construction de cent de ces navires apporterait une aide appréciable à nos chantiers dans la crise actuelle. C'est là encore un élément — et non des moindres — qui milite en faveur de l'étude que je vous demande de bien vouloir faire.

Monsieur le ministre, je vous fais confiance. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, les rapporteurs ainsi que certains orateurs n'ont pas manqué de souligner combien pauvre était le budget de la marine marchande par rapport à l'ampleur des tâches qui sont celles de ce département.

Il est certain qu'un budget qui comporte quelque 28 milliards de francs de crédits de fonctionnement, dont 26 milliards sont affectés à des subventions sous des formes diverses — qu'il s'agisse de l'Etablissement national des Invalides ou des sociétés d'économie mixte — et dont la quasi-totalité des crédits d'investissements est représentée par l'aide à la construction navale, est un bien faible budget, de sorte qu'en réalité c'est avec des ressources propres bien réduites que se trouve géré un ensemble de crédits élevés.

J'en profite pour m'associer à l'hommage qui a été rendu par plusieurs d'entre vous au personnel de la marine marchande qui, avec ces moyens financiers réduits et des moyens matériels souvent anachroniques, accomplit une œuvre dont vous avez bien voulu reconnaître la valeur.

Plusieurs orateurs ont souligné que la discussion de ce budget est la seule occasion de l'année où ce problème de la marine marchande, pourtant essentiel pour l'avenir de la France, peut être évoqué. Ils ont déploré que les délais fussent si courts pour débattre d'un sujet aussi important. Je suis d'accord avec eux, mais je précise que, selon une tradition qui pour moi ne date pas d'hier, je suis à la disposition des commissions pour m'expliquer devant elles aussi longuement qu'elles le souhaiteront.

La commission de la production et des échanges, en particulier, a regretté de ne pas m'avoir entendu. Je me permets de lui répondre que, si elle avait manifesté le moindre désir d'une audition, j'y aurais déféré avec plaisir. Je rappelle qu'au printemps dernier j'ai fait devant elle une intervention de trois heures et demie et je suis à sa disposition pour reprendre le sujet et le développer plus à fond.

En fait, comme les rapporteurs, je regrette moi-même de devoir donner l'exemple en ne prolongeant pas le débat et, contre mon gré, de répondre trop brièvement à des questions dont je mesure l'importance.

Je me réjouis toutefois que les rapporteurs aient pu traiter fort longuement et fort brillamment, dans leurs rapports écrits, de nombreux aspects de la politique de mon ministère ; cela me permettra d'éviter des redites et de m'en tenir à l'essentiel.

Je prends acte des avertissements qui m'ont été lancés de tous les bancs de l'Assemblée au sujet de la crise qui menace la marine marchande française. J'ai écouté chaque orateur avec une particulière attention. Pour quelques-uns, la parole a peut-être outrepassé la pensée, en tout cas, ces appels nécessaires n'étaient pas pour autant une révélation pour le Gouvernement : en réalité, tous et depuis de longs mois nous avons conscience du problème particulièrement grave que pose notre marine marchande.

Avant d'entrer dans de plus amples développements sur ce problème essentiel, je voudrais répondre à plusieurs questions touchant certains aspects de l'activité de mon département.

La question de l'Etablissement national des invalides de la marine a été soulevée par plusieurs orateurs. Hélas ! comme l'ont rappelé les rapporteurs, c'est là une tradition respectée chaque année, car l'équilibre financier de l'établissement est rendu de plus en plus difficile par l'augmentation du nombre des pensionnés proportionnellement au nombre des cotisants : la disparité va croissant, vous le savez, entre ceux-ci et ceux-là. Je suis bien placé pour le savoir, car ce n'est pas un problème particulier à cet établissement ; je connais d'autres domaines, celui des chemins de fer par exemple, où la question se pose dans des conditions voisines.

Il n'en reste pas moins vrai qu'il y a là un problème extrêmement difficile qui justifie les réformes que réclament chaque année les rapporteurs.

A cet égard, je dis à M. Christian Bonnet dont je reprendrai volontiers, si j'en avais le temps, les suggestions qu'une étude tendant à la mécanisation des services de l'Etablissement des invalides est en cours, afin de donner à celui-ci les moyens statistiques indispensables à toute étude claire des solutions à apporter au problème de l'équilibre financier. L'absence de moyens techniques, fait qu'à l'occasion de la plus simple des questions posée par un parlementaire il faut quelquefois un délai de plusieurs semaines avant de pouvoir donner les informations qu'on nous demande.

Cette année, l'Etat et la profession ont fait un nouvel effort pour équilibrer le régime social des marins. Il est vrai, ainsi que M. Bonnet et plusieurs orateurs l'on dit, qu'on est arrivé au point de rupture et qu'il faut en 1960 présenter une amorce de solution à ce problème, en n'oubliant pas que du point de vue de la marine marchande, la solution n'est pas facile à trouver, alors que, chaque année, je me présente devant mon collègue des finances en demandeur pour des volumes de crédits plus importants.

Plusieurs députés ont évoqué le problème de la pêche.

Je dirai à ce sujet que, si de grands progrès ont été réalisés dans le domaine de la production et, notamment, de la modernisation de la flotte de pêche, beaucoup de solutions restent à trouver en ce qui concerne la modernisation des circuits de distribution.

Certes, nous avons du point de vue maritime encore beaucoup à faire ; mais, de toute façon, nous ne pouvons aller beaucoup plus loin avant d'être sûrs de trouver un débouché régulier à l'augmentation de la production.

Par conséquent — et le Gouvernement l'a bien compris qui s'attache maintenant à la modernisation du circuit de distribution du poisson — il faut maintenant, pour que la production puisse utilement progresser, que la distribution soit profondément améliorée.

Je voudrais toutefois souligner certains des résultats auxquels nous sommes parvenus.

L'apprentissage maritime des pêcheurs, tout d'abord : En 1957 cet apprentissage formait 1.164 élèves pour le commerce et 240 seulement pour la pêche. Je ferai observer à M. Bonnet et aux parlementaires qui sont intervenus sur ce sujet, qu'une transformation sensible s'est déjà produite.

La formation professionnelle maritime est obligatoire pour les jeunes gens embarquant sur les navires de plus de 250 tonneaux ; cette limite peut paraître discriminatoire écartant la plupart des navires de pêche du champ d'application de la loi. Mais en fait le tonnage unitaire des bâtiments de pêche s'est progressivement élevé et, maintenant, la plupart des navires affectés à la pêche industrielle atteignent ou presque ce chiffre. Finalement, grâce aux efforts de mon département le nombre des élèves a progressé de 240 en 1957 à 276 en 1958, et à 349 en 1959 ; il atteindra 450 en 1960. Alors, monsieur le rapporteur, il deviendra possible — le nombre des élèves formés dans nos écoles étant suffisant — d'étendre l'obligation à des navires de tonnage inférieur à 250 tonneaux.

En ce qui concerne la dotation du crédit maritime mutuel, nous avons pu obtenir, dès l'an dernier, une majoration de 200 millions. L'an prochain, nous porterons cette dotation à 1.300 millions. Ces augmentations successives doivent permettre à notre flotte de se moderniser et aux coopératives de s'équiper, notamment dans le domaine de la fabrication des conserves auquel M. Michaud faisait allusion ce matin.

Mais, mesdames, messieurs, ce que vous attendez de moi, quelle que soit l'importance que tous vous apportez au problème de la pêche, c'est que je traite plus à fond le problème de la crise dont souffre la marine marchande.

Je rappelle — les rapporteurs l'ont fait ainsi que plusieurs orateurs — que la crise actuelle ne touche pas uniquement notre pays. Au contraire — et M. Fraissinet l'a fort bien marqué — dans le moment présent, la France est moins atteinte que beaucoup d'autres pays maritimes pour les raisons qu'il a lui-même analysées.

D'une façon générale, la situation actuelle a son origine dans la révolution énergétique qui a bouleversé les prévisions d'importations de charbons offertes il y a trois ans par ce plan. Ces importations n'atteindront dans deux ou trois ans probablement que un million ou un million et demi de tonnes, contre près de 10 millions prévues.

Nous avons le pétrole saharien et personne ici ne regrette la proximité relative de ce pétrole. Il a d'ailleurs été très bien dit qu'à partir d'une certaine date, lorsque la production pétrolière du Sahara dépassera la consommation intérieure, de nouvelles perspectives d'avenir s'ouvriront à la flotte française, à condition que les adaptations indispensables soient faites et les accords nécessaires conclus.

Il n'en reste pas moins que la révolution de l'énergie a touché toutes les flottes du monde et que, lorsque les ministres des transports européens se rencontrent, comme ils l'ont fait voilà un mois, c'est là une des questions essentielles qu'ils ont à traiter, car leurs préoccupations, croyez-le bien, sont communes.

Je voudrais que les divers députés qui ont traité ce sujet, sinon moi-même, fussent entendus par tous lorsqu'ils affirment que la France n'a pas une claire conscience de l'importance des transports internationaux, et spécialement des transports maritimes, dans son économie.

En Allemagne, un industriel exportateur considère comme un devoir de s'adresser de préférence à des sous-traitants allemands pour ses fabrications, de même qu'il confie à des armateurs allemands l'exportation de sa production.

En France, le transport est considéré comme un service annexe, et personne ne s'aperçoit qu'une perte annuelle de 100 milliards de francs pèse lourdement dans la balance des comptes, de sorte qu'il faut que nos exportations de produits entrant dans cette balance soient largement supérieures aux importations, afin de compenser le déficit en matière de frais de transports.

Il faudrait que les industriels français, que les producteurs français, que les services français en général, comprennent clairement que le prix du transport est un élément général du prix de revient, et que la branche d'activité constituée par le transport est un élément essentiel de l'activité économique générale.

Je regrette que, bien souvent, dans le passé, les traités de commerce aient été négociés dans le seul intérêt des produits et que l'intérêt des transports soit resté dans l'oubli. Trop souvent, s'agissant de marchandises diverses, ainsi que le disait un orateur, ce matin, les traités de commerce ont été systématiquement défavorables dans ce domaine. En fait, 20 p. 100 seulement des exportations françaises sont transportées sous pavillon français.

Voilà une cause profonde de la situation actuelle. Si l'on y ajoute ce qui a été dit du développement des transports aéronautiques et un certain climat international, on comprend les inquiétudes qui se sont généralisées dans tous les milieux.

Mesdames, messieurs, à l'heure où, après l'euphorie et les illusions de 1956-1957, cette crise apparaît clairement à tous les esprits, il s'agit de savoir si le Gouvernement a raison ou tort d'essayer de définir une politique à terme en matière de chantiers de construction navale.

J'ai souvent entendu, et peut-être aujourd'hui même, des parlementaires reprocher au Gouvernement de manquer de politique d'avenir. Lorsque le Gouvernement dit : « Voilà ce que je prévois », et non pas « voilà ce que je décide » — et c'est là que se place toute la discussion, monsieur Cassagne, entre vous et moi — il fait figure de Cassandre.

Je sais bien que l'Histoire nous apprend que pour un certain nombre de Troyens, c'est Cassandre qui a perdu la guerre de Troie. Je voudrais pourtant qu'on ne considérât pas que, nouvelle Cassandre, le ministre chargé de la marine marchande doive supporter à lui seul la responsabilité de la crise maritime internationale.

Même s'il le devait — ce qu'à Dieu ne plaise, et ce n'est pas le cas — encore pourrait-il dire que l'obligation où il est de prévoir et de prévenir le contraint à indiquer que, quelles que soient les mesures prises dans le moment présent, on ne peut pas espérer avoir en 1962 ou 1963 — M. le rapporteur Bergasse l'a souligné ce matin au nom de la commission de la production et des échanges — 700.000 tonneaux de commandes.

Fallait-il alors que le Gouvernement dise : Attendons ? Bien sûr — j'y viendrai dans un instant — l'avenir n'est pas nécessairement sombre dans toutes les directions. Mais ce qui paraît clair, après les ananlyses opérées par le Gouvernement et les rapporteurs, c'est qu'il est pratiquement impossible, en tout cas il serait extraordinairement imprudent, de compter sur un chiffre de commandes pendant au moins deux, trois ou quatre ans qui soit supérieur à 400.000 tonneaux.

Mais je le répète : voulait-on que le Gouvernement se croisât les bras en se disant qu'il sera bien temps, quand la catastrophe sera arrivée, de prendre des mesures pour y parer ? Ne valait-il pas mieux qu'il dise : « Selon toute vraisemblance, lorsque l'important reliquat des commandes passées en 1956 et 1957 aura été exécuté, nous allons nous trouver devant une crise grave. Pour en pallier les conséquences sociales et humaines, voilà ce que le Gouvernement a fait » ?

Je ne crois pas qu'en agissant ainsi, il puisse mériter reproche.

Nous avons donc prévu — nuance à laquelle j'attache une certaine importance — ce que, d'ailleurs, chacun pouvait prévoir — un des orateurs a dit très courtoisement d'ailleurs que s'il n'était pas d'accord sur la méthode employée, il ne contestait pas les chiffres — et ayant prévu, nous avons prévenu.

On nous a reproché alors d'avoir travaillé dans le silence du cabinet.

Or, la commission Merveilleux du Vignaux dont il a tant été question a reçu le représentant du comité central des armateurs de France, ceux des syndicats ouvriers et ceux de la chambre syndicale de la construction navale.

Le ministre qui vous parle, dont M. Michaud disait qu'il n'avait certainement pas, dans la limite des forces humaines, la possibilité de s'occuper à fond comme il conviendrait des différentes branches de son ministère, le ministre qui vous parle a reçu chacun des directeurs de chantiers, il a reçu les délégués de tous les syndicats et certains plusieurs fois. Il a reçu les délégués de Nantes, de Bordeaux, secteurs plus particulièrement menacés. Il a, de plus, reçu les préfets, et enfin, ses collaborateurs ont fait des visites directes à tous les chantiers, pour étudier sur place la situation.

Entendez bien que je ne m'en fais pas mérite. Nous avons très simplement accompli le minimum de notre devoir et, si nous ne l'avions pas fait, nous serions critiquables. Mais en tout cas

il serait injuste de méconnaître que, ayant constaté et prévu, le Gouvernement a prévenu.

Il ne s'est pas arrêté là et, ne serait-ce que sur le plan financier, il a consenti des sacrifices importants. En la matière — les rapports l'ont souligné — le ministère des finances s'est montré particulièrement compréhensif, puisqu'il a accordé, pour chacune des deux dernières années, un crédit supplémentaire de 10 milliards de francs qui s'ajoute à ce que la loi-programme de 1957 prévoyait, de façon qu'en 1960 et 1961 tous les reliquats de commandes de la période d'euphorie, dite de Suez, puissent être exécutés, bien qu'ils dépassent les plafonds primitivement fixés.

Seulement, si un effort particulier a été consenti afin qu'on ne puisse pas nous reprocher d'avoir manqué l'occasion de donner du travail aux chantiers en 1960 et 1961, il était sage de penser aux conséquences, non durables, j'espère, mais difficilement évitables, de la crise. Des mesures doivent être prises pour opérer ce que l'on appelle, à tort ou à raison, la reconversion.

Sur ce point, M. Cassagne et moi nous parlons le même langage. Il ne faut pas parler de reconvertir, mais d'assurer du travail aux hommes qui ont besoin de travailler. Ayant constaté avec le même regret et le même pincement de cœur que vous qu'il existe un risque grave de manque de travail pour les chantiers et leur personnel pour l'année ou les deux années à venir, toutes les mesures doivent être prises pour leur assurer du travail. On peut appeler cela « reconversion ».

Ce matin, M. Courant lançait un avertissement à ce sujet et demandait s'il existait, entre les différentes administrations, une unité de vues suffisante pour pallier les conséquences de cette récession possible dans les constructions navales en 1962-1963.

Un groupe de travail a siégé en permanence. Il représentait les différents ministères. Un conseil interministériel doit encore se réunir prochainement, sous la présidence de M. le Premier ministre pour arrêter les mesures d'application de sa politique. C'est la direction des industries mécaniques qui, au ministère de l'industrie et du commerce et en liaison étroite avec tous les services intéressés, s'occupe de trouver des débouchés susceptibles d'être offerts à ceux qui ne pourront plus travailler dans la construction navale. Déjà des prévisions pour la création de plusieurs centaines d'emplois en 1960 et pour un millier d'emplois à la fin de 1961 ont été établies. Il reste encore beaucoup à faire ; nous poursuivons nos efforts sans trêve.

Mais je voudrais que l'on comprenne que l'on ne doit pas rendre responsable du fait celui qui constate le fait. Nous savons que nécessairement, après la période d'euphorie un ralentissement des commandes est inévitable. Travaillons tous ensemble pour que ce ralentissement des commandes, qui peut être supporté dans une certaine mesure par les chantiers, ne le soit pas par les ouvriers, qui ne sont responsables en rien, ni de l'euphorie ni du ralentissement. Voilà, je crois, le point sur lequel l'Assemblée peut se déclarer d'accord. Mais je ne saurais en vouloir à l'Assemblée si, au lieu de nous juger sur nos intentions, elle nous juge demain sur les résultats que nous nous efforcerons, pour notre part, par une action tenace, de rendre les meilleurs possible.

De nombreux orateurs ont ajouté un certain nombre de constatations, relatives cette fois non plus à la construction navale, mais à l'armement. Il est vrai que l'attention de l'opinion a été particulièrement attirée par le drame de la construction navale, précisément à cause des menaces qui pèsent sur les salariés travaillant dans les chantiers. La situation en matière d'armement est plus subtile.

Je rends grâce à M. Fraissinet et je le remercie d'avoir dit que, s'il y a une crise d'armement dans le monde, cette crise est un peu moins perceptible en France parce que 2.800.000 tonneaux — et encore je crois que, de ce point de vue, M. Fraissinet a présenté un chiffre quelque peu inférieur à la réalité — se trouvent protégés par des situations d'exploitation spéciales de droit ou de fait qui ne dureront pas toujours.

On peut, à cet égard, reprocher au Gouvernement de n'avoir pas défini une politique à long terme.

Je dois dire que la plupart des orateurs qui sont intervenus ont préféré — ce qui est tout naturel — reprocher au Gouvernement de ne pas avoir défini cette politique, plutôt que d'en définir eux-mêmes une.

M. Henri Bergasse, *rapporteur pour avis.* Ce n'est pas notre rôle.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je le reconnais volontiers. Je n'ai prononcé cette phrase qu'à titre de transition, pour dire, d'ailleurs, que depuis dix-huit mois que je dirige la marine marchande, les visites du comité central d'armateurs ont été plus rares que celles de la chambre syndicale de la construction navale et que, parce que la situation de l'armement est beaucoup plus complexe que celle des chantiers, il ne leur a pas encore été donné de me proposer un plan d'action précis.

Quoi qu'il en soit, comme le disait justement M. Bergasse, c'est au Gouvernement qu'il appartient de prendre ses responsabilités dans ce domaine. C'est ce qu'il est en train de faire, car si la commission présidée par M. Merveilleux du Vignaux a fait couler beaucoup d'encre lorsqu'elle s'occupait de la construction navale, elle s'est remise au travail pour étudier le problème de l'armement sous tous ses aspects.

Jusqu'à présent, l'intervention du Gouvernement joue essentiellement dans le domaine qui a été évoqué par M. Fraissinet et dont, pour la même raison que lui, je ne dirai qu'un mot, étant donné que nous reprendrons ce problème tout à l'heure à propos de son amendement. Je précise qu'il s'agit des subventions accordées, non pas à des compagnies, mais à des lignes dites d'intérêt général.

En cette matière, le Gouvernement a une politique, qui peut être contestée, comme toutes les politiques, mais il est inexact de dire que le Gouvernement n'a pas de politique sur ce point.

Le Gouvernement subventionne les lignes d'intérêt général selon deux critères. Actuellement, comme vous le savez, il subventionne les lignes d'intérêt général entre la métropole et divers territoires ou pays d'outre-mer, entre la métropole et la Corse, entre la métropole et l'Amérique du Nord. Toutes ces lignes sont déficitaires, bien que le coefficient de remplissage des bateaux soit élevé.

En bref, nous subventionnons des lignes qui, quoique transportant un nombre important de passagers, sont déficitaires pour des raisons diverses, mais dont l'exploitation est jugée indispensable par le Gouvernement français.

C'est donc la première règle. Il ne faut subventionner que des lignes assurant des transports importants, telles les lignes de l'Amérique du Nord, sur lesquelles le coefficient de remplissage est très élevé.

Le deuxième critère peut être contesté, mais il est certain. Le Gouvernement ne subventionne que les lignes qui ont été confiées à des compagnies d'économie mixte, en vue d'assurer, plus étroitement que ne le permettrait un simple cahier des charges, le contrôle de la gestion de ces lignes.

Par conséquent, l'objection soulevée ce matin par M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges se heurte au fait que la demande présentée par la S. G. T. M. concerne une ligne qui ne répond pas aux deux critères que je viens d'évoquer, pour les raisons, ainsi que l'a exposé M. Fraissinet, que les émigrants italiens et espagnols qui ont utilisé longtemps cette ligne — et nous nous en réjouissons fort — s'en sont détournés au bénéfice des bateaux italiens.

Les navires de cette ligne qui est, certes, du plus grand intérêt pour la présence française en Amérique du Sud n'ont ainsi qu'un coefficient de remplissage peu élevé.

M. Henry Bergasse, *rapporteur pour avis.* Comme pour les lignes d'Océanie.

M. le ministre des travaux publics et des transports. La commission nous propose-t-elle de ne plus assurer nous-mêmes la desserte des lignes d'Océanie ?

M. Roger Dusseaulx. Ce n'est pas dans ce sens qu'il faut aller, mais dans l'autre !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je le suppose.

Le deuxième critère veut qu'à partir du moment où l'on subventionne une ligne, celle-ci soit gérée par des compagnies dans lesquelles la participation de l'Etat assure un contrôle direct, comme les Messageries maritimes et la Compagnie transatlantique.

Mais, compte tenu de la situation particulière, j'ai bien envoyé à cette compagnie, le 23 mars, la lettre qui a été lue ce matin. Le 7 avril j'ai reçu de cette même compagnie une réponse formulant un certain nombre de réserves et qui se terminait ainsi :

« Il est donc pour nous indispensable de savoir si nous pouvons espérer de l'Etat une décision favorable au maintien de la ligne, étant bien entendu qu'il ne s'agirait que d'un accord limité dans le temps, soit à la durée de vie des deux navires » pour lesquels il était précisé que la somme de 250 millions était très insuffisante.

J'ai écrit à cette compagnie le 13 mai une lettre dans laquelle je disais :

« Les modifications considérables que votre lettre d'avril apporte en ce qui concerne le montant du déficit et vos demandes visant les charges d'amortissement et la durée de la subvention remettent évidemment en question le principe même de celle-ci. Si ce principe était, en effet, admissible pour une brève période et pour un montant limité à 250 millions, le problème devient infiniment plus difficile à résoudre dans les nouvelles conditions où il se pose. »

Et le 31 août, j'écrivais :

« Ainsi que vous l'indiquait ma lettre du 13 mai, les modifications considérables apportées par votre lettre du 7 avril à vos demandes initiales ont conduit le Gouvernement à considérer qu'il n'était pas possible de consentir l'effort budgétaire que représenterait, pendant plusieurs années, la couverture du déficit d'exploitation et de l'amortissement des deux navires. »

M. Henri Bergasse, *rapporteur pour avis.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Bergasse, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Henry Bergasse, *rapporteur pour avis.* La lettre du 7 avril précisait : « Le principe admis d'une subvention pour l'exercice 1959 constitue une indication dont nous tenons à remercier M. le Premier ministre. »

Je crois — si l'on discute de l'avenir dans un paragraphe ultérieur — que cette phrase constitue une adhésion parfaite à votre lettre du mois de mars, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Permettez-moi de vous dire qu'admettre un principe signifie que, sur l'idée, on est d'accord. C'est ce qui m'a fait répondre, un mois plus tard : les nouvelles propositions que vous nous avez faites ont remis en cause le principe de la décision.

Sur le fond du problème, je suis toujours prêt à discuter, mais je crois que ce matin la lecture partielle de la lettre n'avait pas apporté de lumière sur la question. Ce n'est d'ailleurs pas là l'essentiel. L'essentiel est, je le répète, le problème, qui a été posé, de la crise en général. Le cas qui a été traité, et qui est infiniment douloureux, n'est, naturellement, qu'un cas particulier.

Or, je me permets d'insister sur ce point, ce problème exige que nous prenions conscience — je crois que ce débat nous y aura aidés — de la difficulté à laquelle se heurent dans l'immédiat l'armement et la construction navale dans le monde.

Ainsi, à court terme, nous sommes obligés, dans l'intérêt de tous et des travailleurs en particulier, de préparer les adaptations et les ajustements nécessaires. Cependant, si l'on me demande si, à long terme, les perspectives de la marine marchande sont sombres, je répondrai non. Dans la mesure où je veux croire que l'appel lancé par le chef de l'Etat pour le développement des pays insuffisamment équipés sera poussé dans un esprit de collaboration et non dans un esprit de compétition dans le monde, si vraiment les différents pays font l'effort indispensable pour que ces pays sous-développés s'équipent, alors ils se développeront nécessairement et de nouveau la marine marchande, en particulier la marine marchande française, verra s'ouvrir de larges perspectives. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état F concernant la marine marchande, au chiffre de 557.048 NF.

(*Le titre III de l'état F, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Fraissinet a déposé un amendement n° 29 rectifié qui tend, à la 33ᵉ ligne de l'état F, marine marchande, titre IV, à substituer au chiffre de : « 12.401.909 » le chiffre de : « 2.401.909 ».

La parole est à M. Fraissinet.

M. Jean Fraissinet. Mesdames, messieurs, lorsque les budgets ont été présentés à la commission des finances, à la cadence qui a été souvent déplorée ici, l'attention de certains d'entre nous fut attirée par une augmentation de 28 p. 100 des subventions octroyée aux entreprises dites d'intérêt national.

Je me suis permis de demander à M. le rapporteur du budget la définition de la ligne d'intérêt national. J'espère ne pas le désobliger en lui disant qu'il ne m'a pas répondu, car j'ajoute que, si l'on m'avait posé cette question, j'aurais été fort embarrassé pour y répondre.

J'imagine que M. le ministre des transports, détenant des lumières pour nous inaccessibles, pourra me dire quelles sont les lignes d'intérêt national et en quoi elles se différencient de lignes d'apparence identique.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Me permettez-vous de vous éclairer tout de suite ?

M. Jean Fraissinet. Bien volontiers.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports, avec la permission de l'orateur.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je répète ce que j'ai dit tout à l'heure, et je précise pour M. Fraissinet que je n'ai pas dit « d'intérêt national » mais « d'intérêt général », car j'estime comme bien d'autres que toute ligne française qui fonctionne et assure la présence du pavillon français sur les mers est d'intérêt national quelle que soit la compagnie qui la gère.

J'ai qualifié de lignes d'intérêt général et méritant subvention celles qui unissent la métropole aux pays et territoires d'outre-mer. On a cité tout à l'heure la ligne du Pacifique. Il est clair que c'est un devoir national d'assurer une liaison entre la métropole et la Nouvelle-Calédonie ou Tahiti. Je pense que toute l'Assemblée en est d'accord. (*Applaudissements sur plusieurs bancs.*)

J'attache autant d'importance à une autre ligne — c'est évident, et dont j'aurais dû parler d'abord — celle qui assure la liaison avec la Corse. (*Applaudissements et rires.*)

En dehors de ces lignes dont l'intérêt général est évident parce qu'elles retient différents éléments de la population française, nous avons ajouté, de tradition et de longue date, la ligne de l'Amérique du Nord, parce que M. Fraissinet sait bien que celle-ci est l'objet d'une compétition où interviennent des considérations importantes de prestige. Pour cette raison, nous la considérons comme une ligne d'intérêt général bien que cette ligne soit toujours fréquentée à un taux de remplissage très élevé, et nous la subventionnons. Mais cela n'enlève rien, au contraire, au mérite des autre lignes. (*Applaudissements.*)

M. Jean Fraissinet. Monsieur le ministre, vous me permettrez de vous faire observer, avec la déférence que m'inspire vos augustes fonctions, que la cinquième partie de votre budget est intitulée : « Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national ». Je dit bien national.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il s'agit des entreprises. Je m'excuse de le répéter, une ligne est d'intérêt général, selon la définition que j'ai donnée, et les subventions vont à des entreprises qui sont d'intérêt national parce que l'Etat y a des participations.

M. Jean Fraissinet. Voilà, monsieur le ministre, la déclaration que je souhaitais vous amener à faire. Je vous remercie de m'avoir donné cette satisfaction.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je l'avais déjà dit, il y a un instant à la tribune.

M. Jean Fraissinet. Ainsi, une ligne d'intérêt national est une ligne qui est assurée par une compagnie dont l'Etat détient la majorité des actions et dont la gestion se solde par un déficit pris en charge par l'Etat. (*Applaudissements à droite.*)

Eh bien ! c'est contre cette définition que je m'insurge et je dois dire que je serais poignardé à cette tribune si M. le ministre des finances, qui nous honore de sa présence, venait à me désavouer sur cette interprétation.

Il me serait extrêmement facile, en citant des itinéraires, de démontrer — je ne le ferai pas parce que vraiment j'abuserais de l'attention des membres du Gouvernement et de tous nos collègues — que certaines lignes sont subventionnées et que d'autres ne le sont pas alors que les caractéristiques constitutives de l'intérêt général ou national qui s'y rattachent — appelez-le comme vous voudrez ! — sont les mêmes. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs.*)

Pourquoi ? J'ai vécu — c'est un privilège de l'âge extra-mûr — la naissance de tout cela. J'ai vécu le jour où la Compagnie

générale transatlantique, ne pouvant plus faire face à ses paiements, son président de l'époque, M. André Homberg et son vice-président, M. René Fould, vinrent me demander si, étant l'un et l'autre absorbés par d'autres charges, je voulais assumer la responsabilité de prendre la suite. Avec la Compagnie des chargeurs réunis et avec le Crédit lyonnais de l'époque, nous avions fait une proposition qui avait été agréée par le Gouvernement et j'eus l'insigne honneur de siéger dans les bureaux de la rue Auber. Notre apparition y fut éphémère.

Il y eut tempête ici, le jour où un sympathique député, qui n'est plus de ce monde, est monté à la tribune pour me traiter — j'étais jeune alors — de « jeune tyran des mers ». Le Gouvernement avait fini par s'inquiéter et il retira son accord. C'est ainsi que la Compagnie transatlantique tomba sous le contrôle de l'Etat.

Mes chers collègues, contrairement à un reproche qu'on m'adresse quelquefois, je ne viens pas critiquer des gestions, mais des principes. Critiquer des gestions est facile. D'abord, on a toujours une opinion flatteuse de sa propre gestion et une opinion moins flatteuse de celle des autres. (*Sourires.*)

Par ailleurs, je ne nie pas qu'il existe à la Compagnie transatlantique, aux Messageries maritimes des éléments excellents que je serais très content de voir à mes côtés. (*Sourires.*) Tout de même, je me permets, au passage et très légèrement, de critiquer les transferts quelquefois un peu trop rapides et directs de la fonction de contrôleur à celle de contrôlé. Tout cela ne s'est pas produit sous l'actuel régime, mais en des temps reculés.

Je puis vous raconter aussi une autre petite histoire qui illustrera mon propos. Au moment où il était en France question de nationaliser la marine marchande, je me rendis en compagnie de plusieurs collègues auprès du ministre des transports de l'époque. Je revenais de Stockholm où le vice-président du conseil municipal socialiste auquel j'avais dit : « Mais qu'attendez-vous pour nationaliser la marine marchande ? » m'avait répondu — cette réponse avait été citée dans un article paru dans le journal de la marine marchande — « Nationaliser la marine marchande ! Mais nous savons trop la place qu'elle tient dans notre économie pour y songer. »

Ledit ancien ministre est toujours vivant. Comme il n'appartient plus au Parlement, je me permets de ne pas le nommer. Mes collègues, craintifs peut-être, tournaient autour du pot. Moi, qui aime appeler les choses par leur nom, je dis à ce ministre : « Monsieur le ministre, je sais que vous nourrissez de sombres desseins. Quand allez-vous les réaliser ? Je sais que vous songez à nous nationaliser. Eh bien ! voilà ce que pensent vos collègues suédois ! » et je lui racontais ma conversation de Stockholm.

Alors le ministre me regarda et me répondit : « Ah ! vous parlez des Suédois, des Britanniques, mais ils ont des armateurs qui sont de vieux routiers des mers. » Il s'adressait à ma personne, et je m'excuse de ne pas expliquer pourquoi ces propos étaient quand même un peu « forts de café ». Je m'inclinai avec stupeur. (*Sourires.*)

Quelques jours plus tard, nous voyions apparaître au comité des armateurs, dont j'ai démissionné depuis, un charmant jeune homme qui était transféré directement des fonctions infiniment honorables et enviables de fonctionnaire moyen de l'administration des finances à celles de directeur général d'une compagnie nationalisée. (*Mouvements divers.*)

Et, dans un silence de mort, parce que, dans le grand patronat, on n'aime pas bien ce genre d'éclat, je saluai ce jeune homme en remerciant le ministre qui confirmait ainsi sa déclaration selon laquelle les armateurs devaient être de vieux routiers des mers. (*Rires et applaudissements.*)

Mais je dévie un peu de mon propos et j'en reviens aux nationalisations. Pendant le dernier week-end — encore une expression anglaise ! — j'ai lu le dernier tome des mémoires du général de Gaulle pour savoir comment il expliquait les nationalisations de 1945. Vous verrez l'abîme qui existe entre ce qu'il concevait et ce qui a été réalisé.

Le général de Gaulle, à la page 96 de son livre intitulé *Le Salut* écrit :

« Etant donné que l'activité du pays dépend du charbon, du courant électrique, du gaz, du pétrole et dépendra un jour de la fission de l'atome, que pour porter l'économie française au niveau qu'exige le progrès ces sources doivent être développées dans les plus vastes proportions, qu'il y faut des dépenses et des travaux que seule la collectivité est en mesure d'accomplir, la nationalisation s'impose ».

Voilà une définition de la nationalisation. Je n'aurai pas l'outrecuidance de la discuter ici. Je m'en abstiendrai d'autant plus volontiers que les sociétés d'économie mixte, objet du débat de ce jour, ne répondent aucunement aux conditions que définit ce texte. (*Sourires.*)

Je crois savoir, mes chers collègues socialistes, qu'au temps où la doctrine marxiste n'avait pas évolué dans le sens que je me suis permis de rappeler tout à l'heure, la nationalisation tendait — j'ai pris cette définition que vous répudierez peut-être, mais alors avec faibles variantes — à incorporer dans le patrimoine collectif, dans l'intérêt général, des éléments de production ou des services donnant lieu à monopoles ou profits abusifs.

Eh bien ! nous sommes vraiment très loin de cela !

Mes chers collègues, je vais donner une petite recette à ceux d'entre vous qui auraient envie d'être, un jour, présidents de sociétés nationalisées. Je crois que c'est la position la plus confortable qui soit actuellement ; elle est, en tout cas, infiniment plus confortable que celle des députés que nous sommes. (*Sourires.*)

Une société est près de tomber en déconfiture. On la pousse doucement à la déconfiture totale. A ce moment-là, on se l'annexe. On s'installe — c'est le troisième stade — à un poste de direction. Pour — j'insiste sur ce point — se mettre à l'abri des vicissitudes du pouvoir, on se fait nantir d'un petit contrat de cinq ans, sinon davantage, contrat interdit aux capitalistes de mon espèce, révocables *ad nutum* par chaque assemblée générale, et puis, à ce moment-là, on fait la nique au ministre, car on est devenu « indéboulonnable ».

Trop de souvenirs personnels me viennent en mémoire mais ils imagent quelque peu le débat. Il y a trois ou quatre ans, je me suis trouvé, monsieur le ministre, dans le bureau d'un de vos prédécesseurs, avec plusieurs présidents de sociétés nationalisées ou d'économie mixte. Je ne sais si pareils propos seront jugés indécents à cette tribune, mais leur comportement était tel — l'un d'eux avait presque les pieds sur la table — que j'avais susurré : heureusement, monsieur le ministre qu'il reste des chefs de libres entreprises pour manifester à l'égard des représentants du pouvoir exécutif le minimum de déférence qui s'impose. (*Murmures à l'extrême gauche.*)

Ces sociétés d'économie mixte ne sont-elles pas comparables à des ornithorynques ? (*Sourires.*) En effet, elles sont étatisées quand elles perçoivent leurs subventions alors que leurs chefs prennent volontiers visage de chefs d'entreprise responsables. Au risque de susciter quelques interruptions sceptiques, je dois avouer que lorsque je me trouve aux prises avec l'équilibre d'un bilan il m'arrive d'être agacé par l'optimisme d'un président de société que l'Etat contrôle, affranchi de pareil souci et sachant fort bien qu'il peut tranquillement dormir sur le mol oreiller de la convention passée avec l'Etat.

Eh bien ! mesdames, messieurs, je crois vraiment que tout cela est indigne des conceptions qui furent à l'origine des nationalisations. Celles-ci sont devenues des instruments de défense d'intérêts particuliers sous le masque de la défense de l'intérêt général. (*Applaudissements à droite. — Protestations à l'extrême gauche.*)

Je vous rappelle, monsieur le ministre des finances, que, l'autre jour, devant la commission, je vous ai posé une déférente question. Je vous demandais s'il était normal que des compagnies, dont l'Etat couvre le déficit, distribuent des dividendes. Alors, de deux choses l'une : ou elles distribuent des dividendes fictifs, et elles tombent sous le coup de la loi ; ou il faut considérer que la subvention est une recette commerciale. Et précisément, dans la littérature sociale, cette notion de subvention est souvent estompée, sinon escamotée.

On dit qu'il faut bien penser aux actionnaires minoritaires, que l'Etat ne doit pas penser qu'à lui et qu'il est bien content d'encaisser aussi des dividendes, d'ailleurs infiniment inférieurs aux subventions qu'il paie. D'accord à la rigueur. Mais alors, s'agissant des entreprises privées, qui ne bénéficient pas des mêmes privilèges, les épargnants ne sont-ils pas aussi dignes de respect que ceux qui ont investi leur avoir dans des sociétés d'économie mixte ?

J'ai beaucoup réfléchi à cette question et plus j'y réfléchis, plus je suis persuadé que, au moins dans ce cas particulier — je précise bien dans ce cas particulier parce que je suis là, si vous me permettez cette expression, « ferré à glace », « incollable » alors que je serais peut-être moins sûr de moi en d'autres secteurs — la notion de nationalisation est complètement dénaturée.

L'amendement que j'ai donc eu l'honneur de présenter à mes collègues et que j'ai été heureux de voir adopter à une forte majorité par la commission des finances vise plusieurs buts.

Il est d'abord une protestation implicite contre ces appellations impropres contre lesquelles je me suis élevé tout à l'heure et contre cette augmentation de 28 p. 100 en deux lignes, sans un mot d'explication.

Je me suis référé aux avant-dernières explications du Premier ministre à cette tribune. Il a indiqué à la fin de son discours, parlant, je crois des crédits de l'éducation nationale, que nulle part il n'y avait eu d'augmentation supérieure à 15 p. 100. Or, par rapport aux crédits votés pour 1959, dans ce cas particulier, l'augmentation est de 28 p. 100.

Pour rassembler ceux qui m'approuvent et ceux qui ne m'approuvent pas je vous indiquerai enfin qu'il m'est répété que le Gouvernement, ou son entourage, proclame que mon amendement serait sans portée pratique.

On a prétendu que l'adoption de cet amendement n'enlèvera pas un sou aux compagnies de navigation. Tant mieux. J'espère, dans ces conditions, qu'il sera voté à l'unanimité (*Sourires*), donnant à la fois satisfaction à ceux qui préconisent ce geste spectaculairement symbolique et à ceux qui redoutent des conséquences, d'ailleurs imaginaires, d'une réduction de crédit.

Je pourrais, il est vrai, suggérer une formule de rechange. Par exemple, nous avons récemment discuté des moyens de combler le déficit du budget de l'Etablissement national des invalides. Mais du moment qu'on est à court d'argent, l'abattement que je suggère dégage un crédit qui pourrait être affecté à cet établissement. Cela permettrait peut-être au Gouvernement, après l'abandon de la taxe de 2 p. 100 sur les affrètements, d'abord envisagée, d'éviter la position de repli qui avait été prise, consistant à imposer un timbre supplémentaire sur les connaissements, ce qui n'est pas du goût de tout le monde.

Mesdames, messieurs, je ne comptais pas parler si longtemps. Je referme donc mon dossier pour ne pas abuser, mais avant que ne circulent les urnes, puisque le groupe socialiste a bien voulu rendre un hommage implicite à l'importance de mon amendement en demandant un scrutin public (*Sourires*), je vous supplie de prendre conscience de la portée véritable de cet amendement.

Il ne s'agit pas de l'armateur Fraissinet demandant la suppression de quelques millions à la Compagnie générale transatlantique ou à la Compagnie des messageries maritimes. (*Si ! si ! à l'extrême gauche.*)

J'appelle les choses par leur nom et si je vous scandalise, je m'en excuse. Il s'agit, au seuil d'une nouvelle législature et sous un régime nouveau, de donner à tous l'occasion de prendre clairement position contre ces abus de la prétendue défense de l'intérêt général qui nous sont infligés en bien des secteurs. Je suis persuadé que dans vos courriers individuels vous êtes souvent saisis de protestations contre les dépenses abusives. Eh bien ! voilà un vote symbolique que je vous demande instamment de bien vouloir émettre. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Denvers, contre l'amendement. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Albert Denvers. Mesdames, messieurs, à ce moment du débat et en réponse à M. Fraissinet, je me garderai bien d'être passionné, provocant ou excessif. Si dans mes propos je faisais preuve de violence ou d'incorrection, ce serait, me semble-t-il, contraire à mes habitudes. Jamais dans cette enceinte, du moins je veux le croire, je n'ai failli au respect que nous devons avoir les uns des autres.

Cependant, et surtout lorsque la vérité l'exige, il est des choses qui doivent être dites, même si pour certains d'entre nous il n'est pas agréable de les entendre.

Le problème posé par M. Fraissinet n'est pas sans importance, ne serait-ce que du point de vue des intentions qu'il révèle, intentions apparentes de justice et d'équité mais qui, de la part de M. Fraissinet, semblent procéder d'un état d'esprit dont nous savons qu'il portera demain de très lourdes conséquences sur l'avenir de la marine marchande.

Certes, je ne possède pas — loin s'en faut — au même degré que M. Fraissinet le talent qui est le sien, talent presque inégalable lorsqu'il s'agit pour lui de porter un coup bas à certains aspects de l'œuvre nationale que nos prédécesseurs sur ces bancs ont édifiée avec le souci majeur et légitime d'obtenir de l'Etat ses encouragements et son concours, par une action publique pesant directement sur l'économie du pays en vue de son expansion et de son rayonnement.

Nierions-nous aujourd'hui le bien-fondé d'une pareille orientation ? Rejetterions-nous aujourd'hui de semblables mesures telles celles qui furent, dans les années écoulées, les préoccupations des législateurs dont le sentiment, fait du désir profond de servir la nation et le pays, était au moins aussi sincère que celui qui peut nous animer aujourd'hui, tous ici autant que nous sommes ?

Je n'ignore rien de la volonté qui est celle de M. Fraissinet ni des buts qu'il s'est fixés dans l'accomplissement de sa tâche de parlementaire. Il ne le cache d'ailleurs pas. Il déclare à haute et intelligible voix, à qui veut l'entendre, que le but de sa présence ici, dans cette Assemblée, est de dénoncer plus particulièrement ce qu'il appelle « la malfaisance du secteur public de la production et de l'économie nationales ».

C'est sans doute son droit de motiver ce pourquoi il est député ; c'est même sans doute son devoir de veiller à tout ce qui peut nuire aux intérêts supérieurs du pays. Mais qu'il sache bien qu'il n'est pas le seul, qu'il sache bien que — heureusement — nous sommes très nombreux à être pénétrés de l'intérêt général.

Nous sommes ici des représentants du peuple et nous devons, à ce titre, laisser à la porte de cette enceinte tout ce qui peut, de près ou de loin, apparaître comme un acte d'intérêt particulier, j'ajoute, voire personnel. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

D'ailleurs, notre règlement ne manque-t-il pas de nous le rappeler, s'il advenait que nous soyons tentés, un jour, d'enfreindre la dignité de la fonction ?

Monsieur Fraissinet, pas plus que vous, personne parmi nous n'a d'ambition personnelle du genre que celle que vous supposez, l'âge, dans cette affaire, n'intervenant pour rien.

Aussi suis-je, en ce qui me concerne, très à l'aise pour aborder le sujet dont vous pensez qu'il appelle, de la part de nos collègues, une mesure d'épuration, voire de liquidation, pour qu'enfin il en soit fini de ces grands services français d'intérêt général, d'intérêt dont vous ridiculisez l'authenticité.

Je ne suis, quant à moi, mes chers collègues — c'est le cas d'un grand nombre d'entre nous — ni un marin qui, dans l'exercice de son métier, symbolise si bien la vaillance et le sacrifice, ni un armateur, dont je sais mesurer les difficultés de l'entreprise, ni un bénéficiaire, sous quelque forme que ce soit, de ce que vous appelez, monsieur Fraissinet, avec une certaine jubilation, « les forteresses imprenables » nées du dirigisme. Et si le hasard avait fait que je le sois, je me serais alors bien gardé d'intervenir dans ce débat (*Applaudissements à l'extrême gauche*), qui ferait apparaître au grand jour que le fond du problème est, en définitive, un règlement de comptes, dans le vrai sens du mot, plutôt — et c'est bien ce qu'il faut déplorer — qu'une volonté sincère de servir le bien public.

L'objectif certain de M. Fraissinet, auteur de l'amendement dont il demande l'adoption, est très clair. Notre collègue, dans cet état de passion, j'allais dire dans cette espèce de hargne qu'il voue aux aspects publics de l'organisation économique du pays, en l'occurrence aux deux grandes compagnies que sont la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes, veut marquer de son sceau et de celui de notre Assemblée le début d'un combat insensé, stupide en soi, pour l'unique raison, lorsqu'il s'agit d'une œuvre d'intérêt général, qu'il ne l'estime pas nécessaire, quels qu'en soient les mérites et la légitimité, mais qu'il refuse surtout pour autant qu'elle est une gêne aux exclusivités recherchées et réclamées à leur profit par quelques compagnies, notamment par quelqu'une bien connue. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Mouvements divers à droite.*)

Pourquoi cette aversion au regard de deux grands services nationaux — je dis : nationaux, et non pas nationalisés — qui font flotter fièrement sur toutes les mers du monde le pavillon français, contribuant ainsi du même coup au meilleur renom — et quel renom ! — de la marine marchande française et aussi de ses équipages ?

Chacun ici, au fond de lui-même, à la condition d'accepter de traiter d'un pareil problème en toute bonne foi et avec un sens civique élevé, sait très bien, pour avoir pu l'apprécier et la mesurer en maintes circonstances, l'efficacité de l'action menée depuis déjà de très nombreuses années par les responsables du sort de ces deux grandes compagnies maritimes que vous voulez aujourd'hui, monsieur Fraissinet, frapper d'indignité nationale. (*Exclamations à droite. — Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mon cher collègue, dans l'espoir de motiver votre disposition, vous aurez beau arguer du contraire et dire que vous ne voulez, par la voie de votre amendement, qu'obtenir un peu plus de salubrité et la disparition d'abominables et d'intolérables dila-

pidations auxquelles vous faites allusion. Avant vous, monsieur Fraissinet — et nous ne nous en sommes pas privés — nous avons, sur le sujet, apporté nos critiques, mais en les assortissant toujours de solutions. Seulement — c'est en cela que nous pensons avoir été plus raisonnables que vous — nos interventions étaient toujours formulées avec le meilleur esprit et le désir d'obtenir par elles, comme, semble-t-il le souhaitent tous les membres de l'Assemblée, des efforts nouveaux dans le sens d'une productivité accrue et d'une rentabilité qui réduiraient au minimum la participation financière de l'Etat.

Pour notre part, monsieur Fraissinet, nous nous refusons de croire à l'incompétence de ceux qui, à la Compagnie générale transatlantique et à la Compagnie des messageries maritimes, sont chargés de responsabilités, celles-là mêmes d'ailleurs que l'Etat leur demande de prendre. Ils ne méritent pas — vous devriez être le premier à en convenir — qu'on les suspecte et qu'on leur discute la conscience avec laquelle ils exercent leurs fonctions au nom de l'intérêt général, de cet intérêt public qui, pensez-vous, n'existe plus.

Que demande M. Fraissinet par le truchement de la commission des finances ? Tout simplement que les crédits affectés à l'exploitation des services maritimes d'intérêt général soient réduits de 16.200.000 francs.

Est-il besoin de rappeler que les subventions accordées à ces deux compagnies sont, en effet, destinées à assurer des services d'intérêt général, notamment l'exploitation de paquebots qui est, hélas ! par définition pourrait-on dire, déficitaire ?

Il ne faut pas oublier, en effet, que la Compagnie générale transatlantique a fait faillite en 1933 en raison de la crise économique et qu'elle a été rachetée, à l'époque, par l'Etat. D'autre part, en 1948, la Compagnie des messageries maritimes a repris l'exploitation des anciens services contractuels des Messageries maritimes qui exploitaient une flotte de paquebots et ne pouvaient l'exploiter que grâce à des subventions massives.

Il est incontestable que ces deux sociétés, en faisant flotter le pavillon français sur toutes les mers, rendent à notre pays d'inestimables services. Réduire les subventions qui leur permettent de continuer l'exploitation des lignes de paquebots déficitaires reviendrait à retirer le pavillon français de certains de ces trafics. Le prestige de notre pays ainsi que ses liens avec certains territoires de la Communauté en souffriraient.

Ces deux compagnies, de surcroît, ne font-elles pas vivre des milliers et des milliers de marins et de familles ? En dehors de leur propre flotte, qui s'élève à une centaine de navires construits dans nos chantiers navals, elles ne possèdent que deux ou trois navires étrangers affrétés.

Il faut réduire le montant des subventions à affecter conventionnellement aux compagnies, nous dit M. Fraissinet, c'est un service à leur rendre. Mais dites-nous, monsieur Fraissinet, quelle audience réservez-vous à la remarque de M. le rapporteur qui relève, à la page 32 de son rapport, que le seul rapprochement possible dans l'exploitation par une compagnie privée d'une ligne, celle de la Corse, depuis lors confiée à l'une des deux compagnies d'économie mixte, ne permet pas, tout au contraire, « de porter condamnation de sa gestion » ? Et M. le rapporteur de poursuivre et d'insister en déclarant que la subvention versée à la compagnie privée atteignait, à la veille de la guerre, 26.364.000 francs, ce qui représentait près de 72 p. 100 du chiffre d'affaires, subvention exclue. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Par contre, pour un chiffre de passagers à peu près analogue, la Compagnie générale transatlantique a bénéficié, en 1958, d'une subvention de 280 millions ne représentant, dans ce cas, que 18 p. 100 du chiffre d'affaires.

Je sais que vous nous direz peut-être tout à l'heure que les services à rendre étaient différents de ceux qui sont demandés à la Compagnie générale transatlantique. Mais, dites-moi, entre 72 p. 100 et 18 p. 100, n'estimez-vous pas que la différence est importante et qu'elle vaut la peine d'être signalée dans cette enceinte ? (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Jean Fraissinet. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Denvers ?

M. Albert Denvers. Non. (*Exclamations à droite.*)

Monsieur Fraissinet, je ne vous ai pas interrompu tout à l'heure. Laissez-moi donc achever.

Je comprends parfaitement que vous vous excitiez, mais vous aurez l'occasion de prendre la parole tout à l'heure et peut-être pourrez-vous alors vous justifier. (*Nouvelles exclamations à droite.*)

J'ai dit, mes chers collègues, et j'y reviens, que la marine marchande mériterait que nous nous intéressions à son avenir autrement qu'au travers d'un problème de subvention que M. Fraissinet veut remettre aujourd'hui en cause dans ses conditions contractuelles et juridiques, autrement que par un refus de respecter des engagements formellement acceptés par l'Etat, autrement que par une querelle hors de raison.

M. Jean Fraissinet. Je demande la parole.

M. Albert Denvers. Oui, et on l'a assez souvent répété, monsieur Fraissinet, la marine marchande connaît une crise grave.

M. Jean Fraissinet. Je suis mis en cause, monsieur le président.

M. Albert Denvers. Ah, certes, dans cette Assemblée, on aime entendre vanter les mérites et la qualité de nos navires et de nos équipages. C'est tout à l'honneur du pavillon français, c'est tout à l'honneur et à l'avantage de notre économie. Encore faut-il qu'à cette gloire, mesdames, messieurs, tous autant que nous sommes et y compris l'auteur de l'amendement, nous contribuions de toute notre conviction, de toute notre foi et de toute notre autorité.

C'est ici que je veux donner à mon intervention toute la valeur à laquelle elle est en droit de prétendre.

Ah ! mes chers collègues (*Exclamations à droite*) qu'adviendrait-il du développement de notre marine marchande nationale si, demain, tous les armateurs français, à l'exemple d'une compagnie de navigation que l'on connaît bien (*Protestations à droite*) ne devaient pratiquer à grande échelle, comme c'est le cas dont il s'agit, que le régime des affrétés étrangers ?

Bien sûr, M. Fraissinet, la main sur le cœur (*Exclamations à droite*) saurait expliquer la raison (*Vives protestations à droite. — Exclamations à l'extrême gauche*)...

M. le président. Veuillez cesser ces interruptions.

M. Albert Denvers. Monsieur Fraissinet, je suis à cette tribune pour remplir mon devoir. Je l'accomplirai jusqu'au bout. Je dirai la vérité parce qu'elle a besoin, dans cette circonstance, d'être exprimée. (*Interruptions à droite.*)

M. Marcel Roclore. Laissez-le se défendre ! Vous avez peur !

M. le président. M. Fraissinet a été écouté. M. Denvers le sera.

A droite. M. Fraissinet est mis en cause !

M. le président. Il appartient à l'orateur d'indiquer s'il accepte ou non d'être interrompu.

M. Christian Bonnet, *rapporteur spécial.* Il serait souhaitable qu'il acceptât.

M. Marcel Roclore. Il en a trop peur !

M. Albert Denvers. J'autorise M. Fraissinet à m'interrompre.

M. le président. La parole est à M. Fraissinet, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Jean Fraissinet. Je n'abuserai pas de l'autorisation de parole que M. Denvers a bien voulu se laisser arracher. (*Vives protestations à l'extrême gauche. — Applaudissements à droite.*)

A l'extrême gauche. A bas les affairistes !

M. le président. Veuillez écouter M. Fraissinet. Il n'est pas nécessaire, d'ailleurs, de jeter de l'huile sur le feu. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Jean Fraissinet. Je m'excuse si le mot a été trop vif.

Je veux dire simplement que je nourris la plus profonde estime à l'égard de tous mes collègues, mais que je n'admets pas d'être traité de représentant de deuxième zone du peuple souverain.

M. Albert Denvers. Cela ne vous a jamais été dit.

M. Jean Fraissinet. Si ; vous avez déclaré que j'avais une curieuse conception de mon rôle de représentant du peuple souverain et que j'étais ici pour défendre des intérêts particuliers.

Si vous vouliez bien vous référer à mes campagnes électorales à Marseille, je crois que vous ne trouveriez guère de gens pour soutenir cette théorie, car la défense de mes intérêts particuliers me commanderait de m'abstenir de tout ce que j'ai fait.

Avant de me rasseoir, je tiens à vous dire qu'en ce qui concerne l'allusion que vous avez faite aux services de Corse, la compagnie dont vous parlez les a exploités de 1868 à 1948.

Je me souviens d'avoir discuté de cette question avec Raymond Poincaré, dont je n'ai pas l'impression qu'il ait gardé une réputation de saboteur des finances publiques.

On essaye de me nuire avec cet argument truqué — M. Denvers a d'ailleurs semblé prévoir ma riposte — en comparant des choses qui ne sont pas comparables, car il s'agissait de l'exploitation, d'un côté de sept navires, de l'autre de quatre.

J'en appelle au témoignage des députés de la Corse qui sont ici. La compagnie en cause exploitait régulièrement les escales de Toulon, Propriano, Bonifacio, Porto-Vecchio, Livourne, Saint-Florent, toutes escales qui ont été supprimées, assurant des départs beaucoup plus fréquents.

Je ne critique pas cette suppression qui était peut-être justifiée dans le cadre de la défense des deniers de l'Etat ; mais à l'époque où la compagnie en cause exploitait les services, elle n'était pas admise. On compare donc des choses qui ne sont en aucune façon et à aucun degré comparables.

M. René Cassagne. Elle était subventionnée !

M. le président. Monsieur Denvers, veuillez poursuivre votre exposé.

M. Albert Denvers. Je réponds à M. Fraissinet que les chiffres que j'ai cités ne sont pas les miens. Ce sont ceux de M. le rapporteur, par conséquent ceux de la commission des finances. Je ne fais que rapporter ce que j'ai pu lire, comme vous-même, monsieur Fraissinet, dans le rapport de M. Christian Bonnet.

M. Christian Bonnet, *rapporteur spécial.* Monsieur Denvers, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Albert Denvers. Volontiers.

M. Christian Bonnet, *rapporteur spécial.* En ce qui concerne cette question, je ne voudrais pas intervenir — aussi bien n'est-ce pas possible — en qualité de rapporteur. (*Mouvements divers à droite.*)

Je voudrais exprimer ici les vues de quelqu'un qui n'est certes pas « ferré à glace » comme le talentueux auteur de l'amendement dont nous discutons, mais qui prétend connaître le sujet, puisque, dans la précédente législature, il avait, au sein de la sous-commission de contrôle des entreprises nationales, la charge des rapports concernant la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes, c'est-à-dire les deux compagnies dont les subventions sont en cause.

Chef d'entreprise libre moi-même, je ne suis pas suspect — j'imagine — de vouloir défendre *a priori* le secteur nationalisé dans lequel, je le sais, on relève de nombreux abus. Je ne veux exprimer ici qu'un point de vue absolument objectif, un point de vue fondé sur des chiffres, sur des faits, et rien que cela.

Puisque nous parlons de la Corse, je dois dire qu'il est exact que les conditions d'exploitation de la Compagnie générale transatlantique ne sont pas les mêmes que celles auxquelles faisait allusion M. Fraissinet. Mais il est de fait qu'en 1938-1939, dernier exercice avant la guerre, le 30 juin 1939, il y avait, au bilan de la compagnie Fraissinet — c'est du moins ce que les comptes faisaient apparaître — un total dû par l'Etat de 23.528.000 francs... (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Je vous en prie, mes chers collègues ! Nous essayons de clarifier le débat et de voir objectivement les choses.

Je disais que les comptes de la compagnie faisaient apparaître en 1939 un total dû par l'Etat de 23.528.000 francs auxquels s'ajoutaient 2.836.000 francs dûs au titre de la location et de l'amortissement des navires, soit au total 26.364.000 francs qui, exprimés en francs actuels, représenteraient environ, au coefficient 30 qui — vous en conviendrez — est modeste, quelque 840 millions.

Compte tenu des passagers transportés, nous sommes donc obligés, en tant qu'observateurs objectifs, de constater que la subvention accordée à la compagnie Fraissinet est, par rapport à la subvention de la Compagnie générale transatlantique, dans la proportion de 3,2 à 1 si l'on prend pour base de comparaison le passager transporté.

Si, donc, les conditions d'exploitation sont différentes, si elles ont peut-être été améliorées — comme M. Fraissinet en toute loyauté le disait à l'instant — il n'en demeure pas moins que, sur cette ligne d'intérêt, disons général pour être agréable aux nombreux Corses qui siègent sur ces bancs (*Sourires*) — ils ont encore montré tout à l'heure par leurs applaudissements combien ils étaient sensibles au rappel de leur origine et nous le savons tous — sur cette ligne d'intérêt général, dis-je, le moins qu'on puisse dire c'est que la comparaison entre l'exploitation par une compagnie privée et l'exploitation par une compagnie d'économie mixte ne tourne pas à la confusion de cette dernière, et c'est ce que je voulais marquer. (*Applaudissements au centre gauche et à l'extrême gauche.*)

Je n'insisterai pas, puisque M. Fraissinet l'a dit lui-même, sur le fait que son amendement n'aurait pas de véritable portée pratique. Etant donné qu'il n'est pas en notre pouvoir — et Dieu sait si nous sommes dépourvus de pouvoirs, nous nous en apercevons davantage chaque jour — de modifier les avenants, cet amendement n'aurait pas le résultat souhaité par son auteur.

En effet, en août 1958, à une époque où, comme le rappelait tout à l'heure M. le ministre, le Parlement n'était pas en mesure de siéger — et le souhait du chef du gouvernement de l'époque était sans doute de ne pas le voir siéger, ni même la commission des finances, encore que le Parlement restât en principe en fonction — des avenants furent conclus entre la Compagnie générale transatlantique — avenant n° 5 —, la Compagnie des messageries maritimes — avenant n° 6 — et l'Etat.

En novembre 1958, un décret a confirmé ces avenants. Ceux-ci fixent un plafond de subvention de 3.900 millions de francs pour la Compagnie générale transatlantique et de 3.400 millions de francs pour les Messageries maritimes. Vous savez que le jeu de ces plafonds est tel — c'est la méthode de la carotte, préférable à la méthode du fouet! — que chacune de ces compagnies bénéficie de la différence existant entre son déficit contractuel et le plafond de la subvention.

M. René Leduc. Parlez-vous en qualité de rapporteur ou à titre personnel ?

M. Antoine Lacroix. En quoi cela peut-il vous gêner ?

M. le président. Laissez parler M. Christian Bonnet à qui je demande néanmoins de conclure.

M. Christian Bonnet, *rapporteur spécial.* Les crédits qui sont répartis chaque année n'ont qu'une valeur d'évaluation.

S'ils sont supérieurs aux besoins, ils sont purement et simplement annulés. S'ils sont inférieurs aux besoins, ils font l'objet d'un collectif en cours d'année ou d'un ajustement lors de la discussion des crédits budgétaires de l'année suivante.

Je ne suis pas d'accord avec M. Fraissinet quand il dit que l'amendement ne pourra pas avoir d'incidence sur la gestion de ces compagnies. En fait, celles-ci peuvent se trouver dans une situation de trésorerie difficile s'il arrive que leurs besoins soient supérieurs aux sommes dont elles disposeraient dans le cas où l'amendement serait adopté. Elle seraient alors obligées de faire appel à des emprunts-relais à un taux élevé, ce qui finalement desservirait l'Etat au lieu de le servir.

Telles sont les quelques observations que je voulais présenter, et je remercie l'Assemblée de m'avoir écouté avec attention. (*Applaudissements au centre gauche et à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je comprends que M. Christian Bonnet remercie l'Assemblée. Mais je rappelle, à l'intention de l'Assemblée tout entière, qu'une interruption ne doit pas devenir une intervention. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Pierre Gabelle. C'est cependant le rôle du rapporteur de donner des explications.

M. le président. Si vous l'entendez ainsi, le rapporteur n'aura la parole qu'à son tour, dans l'ordre d'inscription. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Pierre Gabelle. Le rapporteur a pour rôle de donner à l'Assemblée les renseignements d'ordre technique qui lui sont nécessaires.

M. le président. Mais j'ai le devoir de lui demander de le faire alors brièvement.

Monsieur Denvers, veuillez poursuivre votre exposé.

M. Albert Denvers. Je dois dire à l'auteur de l'amendement que nous sommes l'un et l'autre des parlementaires au même titre et de même zone, bien que nous puissions avoir une conception différente de l'accomplissement de notre tâche.

Tous ici nous sommes partisans d'une marine marchande en continuelle expansion.

Mais alors, mesdames, messieurs, que penser et que dire de cette compagnie de navigation qui, dans ses activités, justifiant de sa profession d'armateur français, affrète dix-huit unités de mer étrangères et les noms de ces unités affrétées étrangers figurent, noir sur blanc, à la page 47 d'une brochure n° 2, du troisième trimestre 1959, intitulée *Sillage* dont l'éditorial signé R. F. ne manque pas, par exemple, d'attaquer violemment la mesure envisagée récemment par le Gouvernement et instituant au profit de l'Etablissement national des invalides une taxe sur les affrètements.

Je ne vous citerai pas les noms des dix-huit bateaux affrétés étrangers de la compagnie dont je vous parle.

Mais peut-on prétendre défendre les intérêts de la marine marchande, si l'on accepte qu'un armateur français veuille bien assurer le trafic nécessaire à notre pays, d'abord avec des navires affrétés étrangers et, ensuite seulement, avec des bateaux français ?

Dans ce cas, à quoi bon, mesdames, messieurs, réclamer une politique de la marine marchande dont nous sommes ici les défenseurs sincères ? Pourquoi, alors, solliciter les crédits dont vous avez besoin, monsieur le ministre, et inviter nos marins à entrer dans nos écoles nouvelles que nous construisons chaque année en plus grand nombre si, en fin de compte, l'armement français devait souffrir toujours plus amplement d'un régime dit des affrétés étrangers ?

Monsieur Fraissinet, je vous sais homme à vous défendre, mais je vous sais aussi homme à comprendre. Alors, mon cher collègue, comprenez comme nous que nous ne sommes pas ici pour saisir des occasions, sous quelque prétexte que ce soit, pour délaisser l'intérêt général, l'intérêt public.

Est-ce que je me trompe si je pense que vous avez ici trop tendance à vous faire envers et contre tous l'avocat d'une cause qui n'est pas toujours celle de l'intérêt général ? (*Exclamations à droite.*)

Je souhaiterais me tromper, mais enfin, force m'est de constater que rien, ni dans le comportement de l'auteur de l'amendement, ni dans ses paroles, ni dans le ton de sa voix, ni dans son argumentation ne nous permet de penser que nous sommes à côté de la question.

Nous croyons, au contraire, déceler en vous, mon cher collègue, hélas ! la maladie dite de l'obsession. (*Mouvements divers.*)

Certains d'entre nous peuvent penser que M. Fraissinet ne manque pas de courage. Nous estimons, nous que ce courage n'est pas de circonstance et qu'il n'est peut-être pas non plus très pur. La décence et surtout la pudeur — j'y insiste — qui sont le plus souvent des vertus auraient voulu que l'auteur de l'amendement n'eût pas ce courage. (*Mouvements divers.*)

Sans doute, suis-je sévère. Je veux l'être comme aussi j'ai voulu être précis.

Mesdames, messieurs, ma conscience m'oblige à vous demander de ne pas vous laisser conduire dans ce que j'appelle le chemin de l'erreur, pour ne pas dire plus. Je vous connais assez les uns et les autres pour espérer que vous vous refuserez d'admettre que, par le canal d'un amendement, on compromette l'avenir de deux secteurs de la production nationale, prêts demain comme hier à de nouveaux efforts.

Votre commission des finances, mes chers collègues, a indiscutablement approuvé sur ce point les conclusions du rapport de M. Christian Bonnet qui tendent à retenir comme valables les crédits demandés par le Gouvernement. Mais elle a cru qu'elle pouvait, en même temps, accepter les dispositions de l'amendement de M. Fraissinet, dont la signification et le résultat sont tout différents.

Monsieur le rapporteur général, il conviendrait que, sur ce point, vous acceptiez de nous indiquer ce qui demeure en définitive des conclusions de la commission des finances. Laquelle des deux dispositions doit subsister ? Nous aimerions être fixés d'une manière précise.

En conclusion, mesdames, messieurs, je dois vous dire qu'il s'agit d'un problème dont je n'ignore aucun aspect. Je connais les conséquences que peut avoir l'adoption de l'amendement de M. Fraissinet sur l'avenir de notre marine marchande et c'est pourquoi je vous demande très instamment de ne pas suivre la requête présentée par M. Fraissinet, faute de quoi nous serions bien obligés de croire que l'on accomplit ici une tâche qui n'est pas celle de l'intérêt national. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Protestations à droite et sur divers bancs.*)

M. le président. Je demande à tous nos collègues de faire preuve de discipline, afin que ce débat important s'achève dans la clarté et non pas dans la confusion.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Marc Jacquet, *rapporteur général.* La commission des finances a adopté l'amendement de M. Fraissinet. Mais cet amendement a été présenté après l'examen du fascicule spécial de la marine marchande. Or, la commission avait autorisé son rapporteur spécial M. Christian Bonnet à conclure à l'adoption des crédits proposés par le Gouvernement. Il y a donc là une petite contradiction, d'autant plus que le rapporteur spécial est contre l'amendement de M. Fraissinet, ainsi qu'il l'a laissé entendre au cours de son intervention faite à titre personnel, je tiens à le préciser.

Il appartient donc à l'Assemblée de prendre ses responsabilités.

Si l'amendement de M. Fraissinet était voté, il y aurait lieu de modifier les crédits du budget présenté par M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement demande à l'Assemblée de repousser l'amendement de M. Fraissinet pour les raisons déjà exposées.

Il s'agit de savoir ce que l'on veut. Si l'on veut maintenir les services de passages sur la Corse, New-York, les territoires d'outre-mer de la République et Madagascar, services qu'à ma connaissance tout au moins, aucun armateur ne s'est engagé à assurer sans subventions, il me paraît nécessaire de voter les crédits conformément à l'avenant et aux contrats, passés par conventions, qui lient les compagnies avec l'Etat jusqu'en 1978.

M. le président. Je vais donner la parole, en les priant d'être brefs, à M. Bignon pour répondre à la commission, et à M. Fraissinet pour répondre au Gouvernement.

Je voudrais surtout — et je le demande en grâce — que personne ne s'ingénie à alourdir l'atmosphère qui n'est déjà que trop chargée. (*Applaudissements.*)

La parole est à M. Bignon pour répondre à la commission.

M. Albert Bignon. Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'interviens au nom des parlementaires de la Charente-Maritime, département qui risquerait de se trouver lésé si l'amendement de M. Fraissinet était adopté par l'Assemblée nationale.

Je le fais non pas uniquement pour des considérations particulières à notre région, mais également pour des raisons d'ordre général. J'exposerai ces raisons très brièvement, puisque tout a été dit dans cette affaire. Je me contenterai de résumer la situation.

Il ne s'agit pas, comme on semble l'avoir fait tout à l'heure, de discuter de l'opportunité de réformer ou de changer le statut des sociétés d'économie mixte. Ce n'est pas là notre propos. Il s'agit de savoir quelles seraient les incidences, sur le fonctionnement de deux compagnies de navigation et, partant, sur le prestige du pavillon français sur certaines mers du globe, de l'adoption de l'amendement de M. Fraissinet. Le reste viendra après.

M. Christian Bonnet, *rapporteur spécial.* Très bien !

M. Albert Bignon. Dès lors, je crois de mon devoir — et je rejoins les observations très pertinentes de M. Christian Bonnet — de signaler qu'effectivement M. Fraissinet semble avoir commis une erreur lorsqu'il a dit que le budget faisait apparaître une augmentation des subventions. C'est absolument inexact. Revoyez, à cet égard, le fascicule budgétaire. Il est évident que les subventions prévues pour les deux compagnies intéressées sont identiques à celles de l'année dernière, savoir : 3.400 millions pour les Messageries maritimes, 4.100 millions pour la Compagnie générale transatlantique.

D'ailleurs, toujours d'après les conventions, ces plafonds sont applicables jusqu'à 1961. Si l'Assemblée suivait M. Fraissinet et si elle réduisait ou à plus forte raison supprimait les subventions aux deux compagnies, elle obligerait l'Etat à violer ses engagements. Je me demande alors comment ces compagnies pourraient continuer leur activité. Voilà exactement comment se présente la situation.

J'ajoute également — ainsi que notre collègue M. Bonnet nous l'a justement exposé — que, du point de vue pratique, je ne vois pas l'intérêt de l'amendement Fraissinet, puisque, dans les

sociétés d'économie mixte, l'Etat est majoritaire et qu'il est responsable du déficit des sociétés. De toute façon, l'Etat serait donc obligé de combler le déficit.

Mais alors, me direz-vous, il est inutile dans ces conditions de voter des subventions. Ma réponse sera facile. Si la société ne disposait pas de crédits suffisants, elle serait obligée pour continuer son activité de recourir à des emprunts, de payer des agios et, en définitive, c'est l'Etat qui comblerait ce déficit supplémentaire. Alors, à quoi rimerait aujourd'hui un refus ?

Voilà, mesdames, messieurs, ce que j'avais à vous dire. J'en aurai terminé si, reprenant les propos de M. le ministre, je n'avais à souligner l'intérêt que présente la bonne marche de ces deux compagnies maritimes pour le prestige de la France.

Nos prédécesseurs, permettez-moi de vous le dire, étaient aussi soucieux que nous-mêmes du bien public. S'ils avaient créé ces deux sociétés d'économie mixte, c'est que plusieurs lignes de navigation qu'exploitaient les deux compagnies n'étaient pas rentables. Il a donc fallu pour une question de prestige du pavillon national (*Applaudissements*) que l'Etat intervienne pour les aider à exploiter ces lignes, que, sans cette aide, elles auraient abandonnées.

M. Lucien-Pierre de Gracia. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Bignon ?

M. Albert Bignon. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. de Gracia, avec l'autorisation de l'orateur, pour une courte interruption.

M. Lucien-Pierre de Gracia. Je veux associer les parlementaires de la Gironde aux propos, aux vœux et aux espoirs de notre collègue de la Charente-Maritime, M. Bignon.

Si j'ai été très intéressé par l'intervention de M. Fraissinet, je n'ai pas été conquis par l'esprit caustique qu'il a manifesté en s'attachant à démolir certaines compagnies maritimes d'intérêt général qui servent le prestige national. (*Applaudissements.*)

Je m'associe aux observations de M. Bignon et je demande à nos amis de voter contre l'amendement de M. Fraissinet pour servir le pavillon national et défendre ce qui reste de notre marine marchande et de nos ports marchands qui ne s'appellent pas tous, hélas ! Marseille. (*Applaudissements.*)

M. Albert Bignon. Je vous remercie de votre appui, mon cher collègue.

Je dirai, en terminant, qu'il s'agit de deux compagnies, dont l'une, la Compagnie générale transatlantique dessert, non seulement les Etats-Unis, mais aussi les Antilles françaises, l'Algérie, le Maroc et la Corse, et l'autre, la Compagnie des messageries maritimes qui assure le service des Indes, des Etats d'Indochine, du Japon, de Djibouti, de Madagascar, de la Réunion, de l'île Maurice, de Tahiti, de Nouméa et de l'Australie.

J'ajoute, pour certains d'entre vous, qu'à son retour de ce magnifique voyage où il a porté, là-bas, la voix de la France métropolitaine, mon ami M. Jacques Soustelle a demandé à la Compagnie des messageries maritimes de mettre en service un troisième paquebot sur la ligne de Tahiti.

Je voudrais savoir comment ce souhait, dont la réalisation est éminemment désirable pour le pavillon français et pour le prestige de la France, est compatible avec l'amendement de M. Fraissinet. (*Applaudissements à gauche, au centre et sur plusieurs bancs à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Fraissinet.

M. Jean Fraissinet. Mes chers collègues, considérant que j'ai obtenu une première satisfaction par le vote de mon amendement à une large majorité par la commission des finances ; considérant que j'ai obtenu une seconde satisfaction — je m'en excuse auprès de certains d'entre vous, que la longueur du débat a pu lasser — en obtenant une si large audience pour cette marine marchande trop souvent méconnue (*Mouvements divers*) ; considérant, en outre, que M. Denvers a fait choir le débat du plan des doctrines et des principes, sur lequel j'avais cru le placer, sur un plan personnel, me mettant, à maintes reprises, nommément en cause...

M. Albert Denvers. Vous m'y avez conduit !

M. Jean Fraissinet. ... alors que ma propre intervention ne faisait état d'aucun nom de député socialiste ; considérant, enfin, que le Gouvernement a bien voulu nous dire, avec une amabilité dont je lui suis reconnaissant, que l'amendement, s'il était voté, serait sans portée pratique, j'aurais mauvaise grâce à ajouter un scrutin à cette déjà longue séance et je retire mon amendement, en insistant cependant pour qu'aucun d'entre vous, mes chers collègues, ne puisse se méprendre sur la portée de ce geste. (*Applaudissements à droite. — Exclamations sur divers bancs à l'extrême gauche et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je remercie M. Fraissinet d'avoir retiré son amendement.

Mais je ne voudrais pas qu'on pût dire qu'un membre du Gouvernement ait prétendu que les amendements votés ici étaient sans portée, car tel n'est pas mon point de vue ni celui du Gouvernement. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Michaud, pour répondre au Gouvernement.

M. Louis Michaud. Monsieur le ministre, je vous avais, ce matin, posé une question. Je crois que tout le monde serait rasséréné si vous pouviez y donner une réponse.

Je connais fort bien la question des avenants et de leur ratification, puisque dans les précédentes Assemblées j'ai été amené à maintes reprises à rapporter sur ce sujet.

Ce qui nous inquiète, c'est que les derniers avenants signés n'ont pas été soumis à l'examen du Parlement.

M. Henry Bergasse. Très bien !

M. Louis Michaud. Il y a à cela une raison très simple : il n'y avait pas de Parlement susceptible de délibérer à l'époque.

Je crois que nous serions tous rassurés si vous vouliez bien, monsieur le ministre, nous dire qu'à l'avenir, la procédure parlementaire reprenant ses droits, les avenants signés entre l'Etat et les compagnies intéressées seront soumis à la ratification du Parlement. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le président. Monsieur le ministre, permettez-moi de considérer que vous avez répondu par le signe de tête que vous venez de faire et que tout le monde a vu. Cela évitera d'ouvrir un droit à réponse et nous pourrons considérer l'affaire comme réglée. (*Rires et applaudissements.*)

L'amendement de M. Fraissinet est donc retiré.

Je mets aux voix le titre IV de l'état F concernant la marine marchande, au chiffre de 12.401.909 NF.

(*Le titre IV de l'état F, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 11 millions 30.000 NF.

(*L'autorisation de programme, mise aux voix, est adoptée.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 3.300.000 NF.

(*Le crédit de paiement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), l'autorisation de programme au chiffre de 283 millions 400.000 NF.

(*L'autorisation de programme, mise aux voix, est adoptée.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état G concernant le ministère des travaux publics et des transports (III. — Marine marchande), le crédit de paiement au chiffre de 134.323.000 NF.

(*Le crédit de paiement, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 29.*]

M. le président. « Art. 29. — Les tranches annuelles d'autorisations de programme ouvertes au titre de l'aide à la construction navale par l'article 88 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 portant loi de finances, sont ainsi modifiées :

« 1960 : 282.000.000 NF.

« 1961 : 255.000.000 NF.

« 1962 : 243.000.000 NF.

« 1963 : 192.000.000 NF.

« Sur les autorisations de programme applicables aux années 1960, 1961 et 1962, une somme de 97.600.000 NF est bloquée, selon la répartition suivante :

« 1960 : 42.600.000 NF.

« 1961 : 30.000.000 NF.

« 1962 : 25.000.000 NF.

« Les autorisations de programme ainsi bloquées pourront être libérées, en totalité ou par fractions, par arrêté du ministre des finances et des affaires économiques. »

Je mets aux voix l'article 29.

(*L'article 29, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 93.*]

M. le président. « Art. 93. — L'article 279, 11°, du code général des impôts est abrogé. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 93.

(*L'article 93, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. La séance est suspendue pour quelques instants.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures quarante-cinq minutes, est reprise à dix-huit heures.*)

M. le président. La séance est reprise.

Nous continuons l'examen des crédits concernant le ministère des travaux publics et des transports.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS (*suite*)

I. — Travaux publics et transports.

ETAT F (*suite*)

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(*Autorisations nouvelles.*)

« Titre III, 37.279.656 NF ;
« Titre IV, — 101.070.540 NF. »

ETAT G (*suite*)

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils

(*Autorisations nouvelles.*)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 298.470.000 NF ;

« Crédit de paiement, 74.100.000 NF. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 48.000.000 NF ;

« Crédit de paiement, 5.200.000 NF. »

M. le rapporteur général de la commission des finances propose que la discussion du budget des travaux publics (section I) soit organisée comme suit : 1° Tourisme ; 2° Voies navigables et ports ; 3° Routes, chemins de fer et transports.

TOURISME

M. le président. La parole est à M. Guy Ebrard, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour le tourisme.

M. Guy Ebrard, *rapporteur spécial.* **Mesdames, messieurs, je constate que l'examen du budget de la marine marchande a retenu l'attention de l'Assemblée depuis dix heures ce matin. Sans élever aucune critique à cet égard, je m'efforcerai de vous présenter le budget du tourisme aussi clairement et aussi brièvement que possible.**

Cependant, je tiens à signaler que l'importance d'un sujet ne se mesure pas à la longueur du temps mis à le discuter ni à la passion qu'on y apporte et qu'il serait bon, par un geste de courtoisie à l'égard de l'Assemblée, de répartir plus équitablement l'attention que nous sommes en droit d'attendre pour les budgets, tant en raison de l'importance qu'ils revêtent sur un plan général qu'en considération de l'intérêt que chacun de nous y attache. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Le projet de budget qui vous est soumis envisage de porter les crédits affectés au tourisme, pour 1960, à un montant de 14 millions 832.721 NF, soit en autorisations nouvelles une augmentation de l'ordre de 900.000 NF.

On peut d'ores et déjà considérer, en comparant le volume des crédits mis à la disposition du commissariat général avec ceux que peut représenter notre balance touristique, que ces crédits sont particulièrement modestes.

Ils sont modestes si l'on tient compte de l'évolution du tourisme étranger en France et de l'apport en devises qu'il constitue.

En 1958, le nombre des touristes étrangers venus en France s'est élevé à 4 millions, contre 4.300.000 l'année précédente. Cette diminution de la fréquentation étrangère tient sans doute aux événements politiques qui ont marqué la vie française. Sans ces événements, notre pays aurait sans doute enregistré, comme ailleurs dans le monde, spécialement en Europe, une augmentation de l'ordre de sept à huit pour cent. C'est surtout le pourcentage des touristes en provenance des pays du Marché commun qui a accusé un très net fléchissement, lié directement, sans doute, je le répète, aux événements politiques. En revanche, une clientèle accrue nous est venue du Portugal, de l'Espagne, de l'Italie et de l'Irlande, attirée qu'elle était par les cérémonies de l'année mariale de Lourdes et par l'exposition internationale de Bruxelles. Ces deux grandes manifestations ont donc vraisemblablement corrigé, partiellement, les effets des événements politiques.

Cependant, notre balance touristique s'est ressentie de la stagnation du tourisme étranger en 1958. La recette de devises comptabilisée par l'office des changes s'est élevée à 150 millions de dollars, monnaie de compte. Les dépenses ayant été de 73 millions de dollars, monnaie de compte, le solde créditeur est donc d'environ 77 millions de dollars.

Certaines mesures ont été de nature à favoriser le tourisme étranger en France, spécialement la dévaluation de fin décembre 1958, qui a incontestablement constitué un stimulant, encore que ses effets aient été partiellement réduits par la suppression de la détaxe de 10 p. 100 antérieurement accordée aux touristes étrangers sur le montant des notes d'hôtels payées en devises et par l'augmentation des prix pratiqués par les hôtels et les restaurants.

Pour les touristes français se rendant à l'étranger, vous savez que l'allocation de devises avait été supprimée en 1958 et qu'elle a été rétablie à partir du 1er juin 1959, son montant ayant été fixé à la contre-valeur de cent dollars, soit 50.000 francs actuels. Cette allocation a été portée, le 19 octobre, à 150.000 francs actuels. D'autre part, la somme que chaque touriste français est autorisé à emporter à l'étranger a été relevée de 20.000 à 25.000 francs. Des mesures spéciales ont été prises en ce qui concerne l'Espagne, à la suite de la dévaluation de la peseta, ramenant de 60.000 à 25.000 francs la somme que les touristes français peuvent emporter lorsqu'ils se rendent dans ce pays.

Le tourisme intérieur a été marqué par deux séries de décisions qui nous paraissent, pour le moins, inopportunes, et nous tenons à le déclarer très nettement au Gouvernement.

Les brusques modifications apportées aux dates des vacances scolaires ont désorganisé la saison touristique et cette décision paraît pour le moins malencontreuse au moment où l'on invite les entreprises privées à étaler les périodes de congé.

En effet, depuis plusieurs années, les services officiels du tourisme s'étaient efforcés, en liaison avec les organismes professionnels, d'étaler les vacances sur les mois de juin et de septembre afin de décongestionner la période de pointe des mois de juillet et d'août.

Il est évident que les crédits votés par cette Assemblée et affectés à la propagande par le commissariat au tourisme ont été, de ce fait, gaspillés.

Ensuite, par une concordance fâcheuse, les décisions prises en matière de thermalisme ont porté un coup sévère aux entreprises saisonnières. Je fais allusion à l'ordonnance du 30 décembre 1958. Des avertissements circonstanciés avaient été donnés, ici même, au Gouvernement, le 15 mai. Il n'a pas voulu en tenir compte. Nous pouvons observer, à la fin de cette saison, à quel point le bilan est catastrophique.

La réduction du nombre des assurés sociaux dans les stations s'échelonne de 88 à 20 p. 100. S'il y a 50.732 assurés sociaux en moins, il y a environ 18.000 curistes libres de plus, c'est-à-dire ceux qui assument eux-mêmes les frais de leurs cures.

Nous ne pouvons passer sous silence les conséquences dramatiques qui en résultent pour les établissements qui ont consenti des investissements importants et ne seront pas à même de faire face aux charges d'intérêts et d'amortissement des emprunts qu'ils ont contractés.

Les hôtels des stations subiront un sort d'autant plus alarmant que les pensionnaires qui accompagnent les curistes doublent en général l'importance de la clientèle.

C'est donc sur toute l'économie des stations que se répercute la mesure, d'autant que les dépenses effectuées à cette occasion sont génératrices d'impôts ; je songe, en particulier, à la taxe de 8,50 p. 100 sur les prestations de services.

Vingt-six mille étrangers ont fréquenté nos stations françaises en 1957, apportant des devises fortes à notre pays. Comment pourra-t-on les persuader désormais de la vertu de nos eaux si nous paraissons douter nous-mêmes de leur valeur, en un temps où la concurrence étrangère suffirait à elle seule pour peser dans la compétition ? (*Applaudissements.*)

Les mesures concernant les vacances scolaires et les dispositions réglementaires relatives aux stations thermales doivent donc, selon nous, être rapportées.

La structure du budget du tourisme appelle quelques commentaires.

Un décret du 19 juin 1959 a supprimé la direction générale et l'a transformée en un commissariat général. Par ailleurs, pour parer au manque de liaison entre le commissariat général et les départements ministériels, un comité interministériel a été heureusement institué par décret. L'institution même de ce comité interministériel fait en quelque sorte apparaître la précarité du rattachement du tourisme à tel ou tel ministère de tutelle et l'on peut se demander dans quelle mesure l'autonomie pure et simple ne serait pas souhaitable.

La réforme du conseil supérieur du tourisme, enfin, est de nature à compléter ces réformes de structure susceptibles d'unifier la politique touristique et surtout son application.

C'est de la réforme de ces institutions que dépendra, en fait, l'efficacité de la politique choisie plus que de la transformation d'une direction générale en un commissariat général, réforme qui resterait platonique si des décrets d'application n'en réglaient la portée pratique.

J'aborde maintenant l'examen des crédits qui sont soumis à notre approbation.

Les crédits relatifs au personnel n'appellent aucun commentaire particulier. Je vous renvoie, mes chers collègues, à ce sujet, au rapport qui vous a été distribué.

Etant donné le nombre des contractuels engagés à la direction générale du tourisme, devenue commissariat général, peut-être serait-il souhaitable d'établir un statut de ce personnel qui, maintenant les prérogatives et les droits des fonctionnaires issus des grands corps de l'Etat, assurerait au personnel contractuel une carrière au déroulement normal ?

Il est créé dix emplois de délégués régionaux du tourisme qui assureront un lien de subordination plus étroit et permettront que la politique du commissaire général soit appliquée plus efficacement dans les diverses régions touristiques françaises.

Les crédits de matériel sont en augmentation par rapport à l'exercice antérieur. Quelques commentaires me paraissent souhaitables.

Les crédits affectés à la propagande à l'étranger appellent, d'abord, cette réflexion : on déplore leur modicité, mais ne peut-on pas se demander, en même temps, dans quelle mesure les frais de fonctionnement des offices français à l'étranger ne sont pas trop lourds considérant la publicité qu'ils assurent ? Il serait grand temps de modifier nos méthodes publicitaires.

Le démarchage systématique des agences de voyages qui joue un rôle important dans le mouvement touristique international — notamment aux Etats-Unis — devrait être envisagé. Enfin, qu'il s'agisse de l'étranger ou de la France, une collaboration plus étroite entre les professionnels de la publicité et le secteur public devrait être étudiée. Tel pourrait peut-être être le rôle d'une de ces commissions permanentes qui ont été créées au sein du conseil supérieur du tourisme. Vous trouverez, dans le rapport, des éléments assez détaillés concernant les crédits d'équipement hôtelier, l'octroi de prêts au cours des exercices antérieurs, ainsi que divers éléments de comparaison. Je me garderai d'insister sur ce point.

Je signale cependant que la Caisse centrale de crédit hôtelier, par décision favorable de son conseil d'administration, a accordé en 1958, pour la création, l'équipement ou la modernisation des entreprises hôtelières et des activités touristiques, 1.101 prêts représentant 47,9 millions NF. Ces chiffres sont en diminution de 9 p. 100 par rapport à 1957. Mais il semble bien que, pour 1959, un mouvement de reprise se dessine d'ores et déjà.

Il convient aussi de préciser que ces crédits, fort intéressants au demeurant pour l'équipement hôtelier de notre pays, restent en deçà des prévisions du troisième plan de modernisation dont les objectifs ne sont pas entièrement atteints.

Des mesures devaient être prises cependant pour permettre à l'hôtellerie de survivre car elle traverse une période difficile.

La taxe locale majorée au taux de 8,5 p. 100 imposée à l'hôtellerie devrait disparaître. L'effet psychologique, fâcheux auprès des touristes, du paiement de la taxe de séjour, a été sans doute atténué par le fait qu'elle a été rendue facultative. Sa suppression pure et simple assurerait une unité de politique favorable au tourisme.

L'industrie hôtelière, comme les autres industries de main-d'œuvre, supporte une charge salariale extrêmement élevée par rapport au chiffre d'affaires réalisé. Il ne faudrait pas oublier le véritable rôle d'exportateur du tourisme du fait de la clientèle internationale qu'il fait venir en France et qui y apporte des devises. (*Très bien ! très bien !*)

Diverses dispositions, en faveur du crédit essentiellement, devraient être prises.

Le taux d'intérêt devrait être abaissé ; le bénéfice du chiffre de 3 p. 100, consenti à l'hôtellerie internationale, devrait être étendu aux hôtels saisonniers si l'on ne veut pas qu'ils disparaissent. La durée des emprunts devrait être augmentée ; l'octroi des prêts devrait être assoupli par la Caisse centrale de crédit hôtelier, ne serait-ce que par une élévation du plafond de quinze ans à trente ans.

Enfin, à cette occasion, il convient de rappeler que le crédit thermal, depuis longtemps promis, est toujours inexistant. Il appartiendrait au Gouvernement de le réaliser, car les dépenses de ce chef sont devenues trop lourdes. Il n'était vraiment pas besoin des mesures regrettables qui ont été prises et ont aggravé la situation pour justifier un cri d'alarme.

Une lacune grave — et nous la soulignons auprès de M. le ministre des finances, dont nous regrettons l'absence en cette circonstance — nous paraît devoir être signalée en ce qui concerne les crédits d'équipement collectif.

Aucun crédit pour l'équipement collectif des stations ne figure dans le budget du tourisme. Il vous sera donné, en feuilletant le rapport, de voir les réalisations qui ont été effectuées au titre de l'équipement collectif au cours des exercices antérieurs, jusqu'en 1957, date à laquelle les crédits n'ont pas été reconduits au titre du fonds de développement économique et social.

L'équipement des stations constitue l'infrastructure essentielle d'un effort touristique. Il n'est pas de station de sports d'hiver avec des remontées mécaniques mais sans hôtel et vice versa. L'opposition du ministère des finances à inscrire un crédit à cette fin dans le budget nous paraît contestable et sa politique en la matière l'est encore plus. Ce département considère sans doute que le secteur privé est qualifié pour financer ces opérations. Il n'en est pas ainsi parce que la rentabilité demeure incertaine, parce que l'amortissement est long ; la durée des prêts doit donc être fort longue. Le crédit privé ne s'investira pas dans des équipements collectifs, si l'Etat ne donne pas l'exemple.

Aucun crédit donc, pour les stations de sports d'hiver. Cependant, nous savons à quel point l'équipement des stations existantes est à compléter si nous voulons rester compétitifs et comment aussi nous devons prévoir l'équipement d'autres sta-

tions qui n'ont encore fait l'objet d'aucun aménagement, qu'il s'agisse de piscines, de golfs, de plages, installations qui, elles aussi, sont génératrices de devises.

Une unité de politique concernant la distribution des crédits ne serait pas, cependant, contradictoire avec une certaine dispersion des grands axes touristiques. Elle permettrait, sans éparpiller inutilement les crédits, de favoriser l'essor de petites stations car le tourisme populaire demeure à l'ordre du jour.

Il est regrettable que M. le ministre des travaux publics n'ait pu obtenir les crédits nécessaires de son collègue des finances, crédits dont on pourrait fixer l'importance à environ 20 millions NF, chiffre qui comblerait sans doute ses désirs. Nous insistons toujours auprès du ministre des finances pour qu'il revise sa position en la matière, faute de quoi et quelle que soit la volonté des hommes, les efforts risquent de demeurer vains.

Enfin, le budget du tourisme ne peut pas être dissocié du vaste contexte touristique où il s'insère.

Il s'agit d'abord d'une politique routière cohérente et si les dispositions gouvernementales sont, cette année, moins fâcheuses que les années précédentes, nous regrettons que le Gouvernement ait poursuivi les pratiques regrettables de ses prédécesseurs en détournant du fonds routier 112 millions NF alors que nos routes en auraient grand besoin. (*Applaudissements.*)

Il s'agit aussi d'aide aux transports routiers, de la présence de la France sur les grandes lignes maritimes — je me garderai d'insister sur ce point — d'une politique aérienne cohérente.

Il est surprenant de voir le Gouvernement participer financièrement à la construction d'aérodromes, engager dans sa politique les collectivités locales et, brusquement, supprimer les lignes au moment précis où les aérodromes sont prêts.

Il est indispensable d'organiser un réseau aérien intérieur ; je crois savoir que M. le ministre des transports se penche sur ce problème avec compréhension et qu'il pourra prochainement donner satisfaction à l'Assemblée.

N'oublions pas, mesdames, messieurs, que le tourisme, dans sa diversité, est à l'image de notre pays. Il en donne, sous tous ses aspects, aux étrangers comme aux Français, le visage traditionnel. Il doit révéler l'essence de notre sol et la diversité de ceux qui y vivent.

Notre politique touristique serait bien incomplète si elle ne s'inspirait pas aussi pour l'avenir de l'évolution de nos liens avec les pays de la Communauté et si elle ne définissait pas une mission dont nous mesurons tous l'importance.

Ainsi, mesdames, messieurs, la tâche assignée au commissariat général nous paraît être fructueuse et largement rentable ; elle tend à servir notre prestige et notre rayonnement national.

Il ne serait sans doute pas de budget assez grand pour mener à bien cette mission et votre commission des finances vous propose d'autant plus impérieusement de voter les crédits qui vous sont proposés qu'elle en a souligné, par avance, l'extrême modicité. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Paul Reynaud, *président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.* Monsieur le ministre, en qualité de ministre des travaux publics, vous faites construire des ponts qui doivent bien faire souffrir en vous le ministre du tourisme que vous êtes.

Je crois que vous serez d'accord avec moi pour estimer que ce qui fait la plus grande beauté des paysages de France, ce sont les fleuves, les rivières : la Seine à Saint-Cloud, par exemple, glisse au bas de la colline de Meudon, au bas de la colline de Saint-Cloud.

Eh bien ! sur la Seine, comme sur la Loire, comme sur la Rance, comme sur la Durance, comme sur presque tous les fleuves et rivières de France, on construit maintenant des ponts dont le parapet est opaque. Il en résulte qu'il est impossible de voir les paysages. (*Applaudissements.*)

Sur le pont de Saint-Cloud, ce sont des centaines de milliers de touristes qui passent tous les ans. Il est absolument impossible de songer à arrêter sa voiture pour aller voir le paysage car on serait considéré comme dépourvu de tout sens moral. (*Sourires.*)

C'est pourquoi je m'adresse à vous, non seulement au nom des touristes étrangers qui nous apportent des dollars, mais au nom de ces braves Français qui aiment leur pays et qui voudraient bien que vous les autorisiez à voir les fleuves et les rivières de chez eux. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Laurin, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.* Mes chers collègues, M. Ebrard vous a exposé, avec tout le talent que vous avez pu constater, combien les crédits afférents au tourisme étaient insuffisants. Il vous a expliqué combien les études techniques manquaient. Il vous a dit aussi qu'un certain nombre d'impossibilités étaient apparues et signalé la carence administrative actuelle.

L'objet du rapport que votre commission m'a confié le soin de vous présenter est de marquer encore plus nettement, s'il en était besoin, combien le défaut d'une option gouvernementale en ce qui concerne le tourisme se fait sentir dans notre pays.

Certes, on m'objectera qu'on vient de procéder à une réorganisation sur le plan administratif. Le fait est incontestable. Nous nous réjouissons de cette réorganisation, notamment de la nouvelle institution du commissariat général.

Je dois dire que, sur le plan du rattachement qu'a évoqué M. Ebrard, la commission n'a pas eu à se prononcer.

A notre avis, ou bien il faut que le responsable du tourisme en France soit un secrétaire d'Etat ayant accès au conseil des ministres, ou bien, si le Gouvernement ne veut ou ne peut donner à ce responsable accès au conseil des ministres, il importe que le ministre de tutelle puisse s'occuper de ces questions. Dans ce dernier cas, l'administration, l'infrastructure des travaux publics nous paraît parfaitement idoine.

J'ajoute que, pour que la question soit envisagée à l'échelon où elle se pose, c'est-à-dire à l'échelon de tous les ministères, un comité interministériel a été créé. Dans notre esprit, ce comité pourrait précisément être le moyen de donner aux problèmes du tourisme — le ministre n'ayant plus que la responsabilité de la tutelle et de l'application de ses conceptions auxquelles il aura, bien entendu, grandement participé — toute l'ampleur nécessaire.

L'examen des différents chapitres du budget des travaux publics réservés à la grande activité nationale qu'est le tourisme, appelle un examen de la politique touristique.

Antérieurement, sous le régime de la loi de 1930, modifiée par le décret du 23 août 1947, le rôle du commissariat général au tourisme se limitait à des interventions auprès des différents départements ministériels.

La nouvelle réglementation, notamment le décret du 31 janvier 1958, donne au commissariat général nouveau un rôle tout à fait différent qui, jouxté avec l'action du comité interministériel, permet d'espérer, comme il vient d'être dit, que la politique du tourisme va enfin trouver sa vraie place.

Signalons aussi — ceci rejoint l'intervention pertinente de M. le président de la commission des finances — que ce texte prévoyant la réorganisation renforce toute une série de mesures en ce qui concerne les permis de bâtir, les lotissements, les déboisements et surtout établit une coordination étroite entre les services de la protection des sites et le ministère de la construction.

J'ajoute, à titre particulier, que cette coordination interministérielle présente de grands avantages et que, déjà, des résultats concrets sont à signaler, notamment pour la protection des sites du littoral Provence-Côte d'Azur. Nous ne pouvons, bien entendu, que nous féliciter de cette mesure.

Le grand problème, cependant, mes chers collègues, si l'on veut doter le tourisme français, le tourisme en France des moyens dont je parlais en prologue de cet exposé, est de lui donner la possibilité de vivre. Or, cette possibilité réside avant tout dans l'extension maximum de la période où peuvent être utilisées toutes les infrastructures touristiques.

La commission, appelée à évoquer le problème, m'a donné mission de vous soumettre la demande expresse et unanime qu'elle adresse au Gouvernement. Je passe sur les considérations — vous les trouverez dans mon rapport écrit — qui militent en faveur de ce qu'on est convenu d'appeler « l'étalement des vacances ».

Je me contenterai de vous donner quelques idées dans ce domaine. La commission n'a aucun amour propre d'auteur. Elle ne désire que présenter quelques suggestions qui, au moins partiellement, pourraient être suivies. Mais il faut que le Gouvernement envisage de reconsidérer complètement la question.

Je ne mentionnerai que pour mémoire la très soudaine annonce des vacances dernières, notamment sur le plan de l'université. Je pense que le ministre serait le bienvenu s'il pouvait nous

donner, non pas un espoir puisque la décision dépend essentiellement du ministre de l'éducation nationale, mais l'assurance — nous pouvons, je crois, le lui demander — que le problème est étudié, que, sans trahir les secrets des comités interministériels, le pour et le contre de cette fâcheuse affaire — je dis bien « fâcheuse », en pesant mes mots — a été envisagé et qu'on pourra à nouveau l'examiner sérieusement sans préjuger bien entendu la décision finale du Gouvernement.

Nous pensons que, pour favoriser l'étalement des vacances, le Gouvernement pourrait soutenir une campagne de presse qui aurait pour but de détacher la majorité des « vacanciers » de cet esprit grégaire qui les porte, en dehors des contraintes qu'ils peuvent invoquer, à fixer leur séjour à la période de pointe des vacances, en un lieu où la concentration est portée à son maximum.

Cette campagne de presse qui devrait s'étaler sur plusieurs années pourrait être doublée d'une action directe qui renforcerait les tentatives déjà entreprises dans les milieux patronaux et qui se manifesterait au cœur des organismes syndicaux.

D'autre part, cette même propagande devrait également prendre corps et se manifester auprès d'organisations comprenant un très grand nombre de travailleurs et qui ne peuvent pas invoquer, comme certains groupements industriels, des nécessités techniques pour centrer leurs vacances sur un seul mois de l'année.

En dehors des administrations, les banques, les compagnies d'assurance, les grands magasins, pourraient et devraient être touchés.

Ne pourrait-on envisager — c'est le rôle de la commission de la production et des échanges d'y penser et de le proposer au Gouvernement — un système de primes, comme le pratiquent déjà certains commerçants ou industriels, pour le personnel prenant des vacances en mai-juin ou septembre-octobre ?

J'aborderai ici un point particulier sur lequel votre commission s'est montrée beaucoup plus prudente et réservée pour des raisons que chacun comprendra. Après le coup dur qui a frappé le thermalisme, ainsi que l'a rappelé, en termes excellents, mon honorable collègue M. Ebrard, la commission s'est demandée si la sécurité sociale ne pourrait pas accorder les cures thermales en dehors de la période des pleines vacances.

M. Max Moras. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Moras, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Max Moras. Je comprends parfaitement et je partage même le souci de notre rapporteur qui demande que des mesures soient prises pour assurer l'étalement des vacances. Mais je ne pense pas qu'on puisse le suivre lorsqu'il envisage, même fort prudemment, ainsi qu'il l'a souligné, l'éventualité du remboursement des cures dans la seule hypothèse où celles-ci seraient « suivies pendant les périodes extrêmes de vacances. »

Notez, tout d'abord, que dans la mesure où les curistes sont libres de choisir l'époque à laquelle ils effectuent leur cure, ils sont incités à porter leur choix sur les périodes extrêmes des vacances puisqu'ils bénéficient alors d'avantages de la part des hôteliers et des établissements thermaux.

Mais l'objectif véritable n'est pas là. La suggestion formulée est dangereuse en ce qu'elle porte atteinte au caractère médical des cures thermales. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

Certaines cures revêtent, par exemple, un caractère d'urgence, et, seul, le médecin doit être libre de choisir et de prescrire l'époque à laquelle elles seront faites.

C'est pourquoi j'estime qu'il serait infiniment préférable de préconiser d'autres mesures pour étaler les vacances et de bannir la dernière qui a été envisagée, en raison de son caractère à la fois injuste et irrationnel. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* Je remercie notre collègue d'avoir marqué, par son intervention — s'il en était besoin — la nuance que je m'étais efforcé d'apporter dans l'exposé de cette proposition.

Son sentiment est, bien entendu, partagé par nombre de commissaires. C'est pourquoi j'ai souligné que cette suggestion, telle qu'elle était présentée, appelait quelque réticence.

Toutefois, il existe un moyen terme entre ce qui a été considéré comme à l'origine de certains abus et qui a amené — inconsidérément ou en vertu de considérations trop précises — le Gouvernement à prendre les mesures que l'on sait et la possibilité de profiter de la cure pour passer en famille — ce qui est très agréable — des vacances où la cure n'est que l'accessoire.

Toutes ces considérations valent ce qu'elles valent ; ce sont des idées.

En conclusion, sur le plan qui nous occupe, sur le problème de l'étalement des vacances, toutes les idées sont à retenir. L'unanimité est réalisée sur le principe.

Je me permets d'ailleurs d'indiquer à M. le ministre que j'ai déposé, à titre personnel cette fois, il y a près d'un mois, une question écrite pour demander au Gouvernement quelles mesures il entendait prendre à ce sujet. Par déférence, étant donné que ce débat devait se dérouler aujourd'hui, je n'ai pas transformé cette question écrite en question orale. Mais je crois que M. le ministre aura à cœur, non pas de nous dire, dans sa réponse, tout ce qu'il a à dire sur ce sujet, qui sera, je pense, traité ultérieurement, mais de nous donner déjà des indications sur la politique du Gouvernement en cette matière.

Un autre problème, mes chers collègues, est celui de la coordination et du rôle respectif du secteur public et du secteur privé en ce qui concerne le tourisme.

J'ai expliqué — je n'y reviens pas, je vous renvoie à mon rapport écrit — la nouvelle organisation administrative, en particulier celle du commissariat général et du comité interministériel.

En effet, sauf quelques rares cas précis — le classement des hôtels, l'agrément des agences de voyages — l'administration ne dispose, comme moyen d'intervention, que de la persuasion par l'intermédiaire des organismes syndicaux et patronaux.

Mais, dans la pratique, le Gouvernement et le commissariat général, monsieur le ministre, disposent d'un fort moyen de pression, d'un puissant moyen d'action à l'occasion de la répartition des crédits d'équipement sous le contrôle du commissariat général qui est habilité à opérer une sélection, dans le cadre de la politique qu'il s'est tracée.

De plus, à l'occasion des études de projets, l'intervention du commissariat général doit être déterminante.

Je cite pour mémoire une idée qui a été souvent évoquée, à savoir que l'Etat devrait — ce qu'il fait, je crois, en deux ou trois endroits — gérer quelques établissements témoins et surtout envisager, du point de vue des agences de voyages, les possibilités d'intérêt que présenterait soit une fédération des agences de voyages, soit la création d'une agence de voyages du type international, les agences de voyages étrangères ayant en effet les plus grandes chances de succès sur notre territoire.

On a aussi fondé beaucoup d'espoir sur la formule de l'économie mixte pour des projets de ce genre. Jusqu'à présent, les administrations autres que la vôtre, monsieur le ministre, et le conseil d'Etat ont maintenu très fermement le principe extrêmement valable qui réserve à l'initiative privée les activités de caractère commercial et n'ont admis de participation des collectivités locales que dans des circonstances déterminées.

La commission estime que la tendance de la politique de collaboration en ce qui concerne le tourisme entre le secteur public, entre l'administration et le secteur privé doit être, dans l'avenir, la combinaison du financement par l'action privée et de l'autorité des pouvoirs publics à tous les échelons, c'est-à-dire un système mixte.

Selon nous, l'objectif de l'Etat dans le domaine touristique devrait être essentiellement à la base le désir de favoriser tout ce qui peut permettre la rentrée de devises étrangères.

Tout cela constituerait, en quelque sorte, l'option du Gouvernement dont nous parlions tout à l'heure, option qui jusqu'à présent n'a pas été prise, mais que, nous l'espérons, le tout récent comité interministériel s'est décidé à prendre.

Par ailleurs, sur le plan du principe, nous aimerions voir instituer ce que nous pourrions appeler le « droit aux vacances » car environ la moitié des Français ne quittent pas faute de moyens financiers, leur résidence habituelle. L'impulsion d'une telle politique et les moyens d'y parvenir sont dans notre esprit précisément l'œuvre du commissariat général, et nous déplorons l'insuffisance de ses crédits.

Nous aimerions aussi que vous ayiez l'obligeance d'évoquer ce problème dans vos réponses et de nous dire que le Gouvernement étudie — puisque le budget présentement bloqué ne prévoit

pas de crédits à cet effet — les moyens, privés ou mixtes, qui permettraient au commissariat général au tourisme et à vos activités touristiques d'assurer l'installation, l'expansion, le développement du tourisme.

Nous n'avons évoqué pratiquement que pour mémoire les problèmes internationaux que pose le tourisme, l'analyse de la situation respective du tourisme français, sa position dans le marché commun. C'est un problème sur lequel nous interviendrons plus tard.

Il en est de même de la place de la France au sein du comité de l'O. E. C. E. Il y a là autant de grands problèmes qui devront être examinés en dehors de ce débat.

Toutefois, il est un problème qui nous inquiète dès à présent parce qu'il est permanent et vital, celui des incidences de compétitions de prix entre les différents pays qui devront être résolues par l'ensemble de la politique gouvernementale dont nous avons parlé.

Un point très grave a été évoqué par M. Ebrard, sur lequel vous me permettrez de m'arrêter un instant. Je veux parler de la carence quasi totale de notre représentation à l'étranger.

La France, dit-on, est suffisamment connue, soit. Mais, dans la compétition touristique ouverte en Europe, si la propagande de la France n'est pas faite ou mal faite, nous serons perdants.

Certains membres de la commission ont fait allusion à l'exemple de la « Maison de France » créée à Rio de Janeiro. Il serait souhaitable que dans chaque pays soit créé une « Maison de France » dont le statut reste d'ailleurs à trouver, ce qui est l'affaire de votre administration, monsieur le ministre.

Ces maisons constitueraient de véritables ambassades touristiques et culturelles, elles seraient l'endroit aimable où l'on retrouverait ce qu'est vraiment la France et non pas ces bureaux sales, souvent beaucoup plus laids que les locaux similaires des autres pays, et occupés par des fonctionnaires grincheux ou mal renseignés dont on ne peut rien obtenir. (*Protestations sur divers bancs. — Applaudissements sur plusieurs bancs au centre et à gauche.*)

M. Marcel Anthonioz. Vous exagérez !

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* Non, car c'est malheureusement exact.

La commission unanime estime qu'il faut réformer, améliorer et étendre toute notre propagande à l'étranger.

M. Jeannil Dumortier. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le rapporteur ?

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Dumortier avec la permission de l'orateur.

M. Jeannil Dumortier. A l'appui des propos de M. Laurin, je tiens à déclarer combien j'ai été frappé, lors de mes voyages à l'étranger, par tout ce qui a été fait par Air France

Notre compagnie nationale réussit ainsi à faire rayonner vraiment notre prestige. J'ai pu le constater à Berlin, à Vienne, à Athènes, partout où j'ai trouvé la maison d'Air France confondue avec la maison de la France. Je tenais à le dire devant l'Assemblée nationale. (*Applaudissements.*)

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* Je remercie M. Dumortier qui montre ainsi quels résultats on peut obtenir quand on le veut.

Il est regrettable que ce que Air France ou certaines compagnies de navigation peuvent faire, le Gouvernement ne le fasse pas. S'il se décidait une fois pour toutes à créer des maisons de France nous aurions enfin dans tous les pays des organismes qui ne viendraient pas concurrencer les autres activités, mais qui les coordonneraient, et on obtiendrait ainsi sur le plan du tourisme à l'étranger des résultats considérables.

M. Michel Boscher. Voyez ce qui a été fait par Air France à Berlin, et fort bien fait !

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* C'est en effet un bon exemple à suivre.

Pour mémoire, je rappelle un problème que M. le commissaire général au tourisme connaît bien, à savoir ce qu'on pourrait faire en matière de tourisme de la métropole, vers la Communauté et de la Communauté vers la métropole, et ce qui est fait dans les pays étrangers, du point de vue du change en particulier. Nous avons toute confiance en la politique du Gouvernement et en celui qui l'incarne pour faire en sorte que nous puissions arriver là bons premiers.

Quelques mots maintenant au sujet de ce grand problème que constitue notre patrimoine hôtelier. Il faut protéger ce patrimoine. Je vous renvoie à cet égard à mon rapport écrit. Je me borne à indiquer, qu'en dehors des exemples particuliers que certains d'entre vous peuvent connaître dans leurs circonscriptions, on assiste actuellement à une véritable liquidation de ce patrimoine. Des mesures urgentes s'imposent.

L'Etat, à défaut de textes, peut difficilement freiner ce mouvement, les acquisitions d'hôtels étant des opérations purement commerciales et le droit de propriété privée et la liberté individuelle des hôteliers demeurant sous la protection du droit. Néanmoins, il faudrait agir. Il conviendrait que vos services, monsieur le ministre, essaient de mettre un obstacle au rachat des hôtels de tourisme par des sociétés spécialisées en vue de leur transformation en appartements. Ils devraient entraver également la transformation de certains hôtels, équipés pour le tourisme, en colonies de vacances pour associations et œuvres philanthropiques.

Dans ma circonscription, un hôtel de la Riviera s'est vendu dernièrement pour héberger des « personnes déplacées » venant de l'autre côté du rideau de fer. Il n'est pas obligatoire que les réfugiés, reçus en France à bras largement ouverts, soient logés dans des palaces qui, destinés au tourisme, procurent des devises à notre pays.

Les municipalités et les services de votre département devraient étudier, soit pour elles, soit pour des sociétés d'économie mixte, la possibilité d'acheter, à l'aide de crédits du fonds de développement économique ou de la caisse des dépôts, certains palaces que les particuliers ne peuvent plus gérer et pour lesquels il n'est de choix qu'entre la participation à une chaîne de sociétés et la vente par appartements.

Un grand problème est posé ; la commission ne prétend pas l'avoir résolu en vous soumettant dans son rapport quelques idées. Il faut s'en préoccuper, car on constate partout en France une véritable désaffection du public pour l'hôtel, conséquence de son engouement de plus en plus grand pour un camping de luxe et aussi — cela a été constaté — du fait que l'hôtellerie a essayé, à un certain moment, de soumettre ses clients à la discipline traditionnelle des petits hôtels.

Il faut donc que le Gouvernement prenne des mesures. Mais il faut aussi que l'hôtellerie agisse et tienne compte du goût de plus en plus marqué de la clientèle pour une formule lui laissant la possibilité de profiter au maximum de ses vacances.

A cet égard, combien est significatif le succès des hôtels composés de petits bungalows, tenant compte du désir d'isolement de la clientèle et lui permettant à toute heure de se faire servir les plats chauds qu'elle désire, sans être astreinte à un régime obligatoire. La profession doit donc repenser ce problème. Je sais qu'elle le fait ; elle le fait même aujourd'hui, en l'absence du ministre que nous retenons ici.

Ajoutons enfin une considération qui a été souvent émise et que la commission, à l'unanimité, m'a prié de vous rappeler.

Le Gouvernement devrait agir sur le plan économique pour que, dans les restaurants qui ne sont pas de très grand luxe, la formule du « tout compris » soit imposée.

En effet, ce que nous cherchons, c'est la clientèle étrangère. Or les étrangers ne comprennent pas — et ils s'en étonnent à juste titre — qu'un menu soit annoncé à un certain prix et qu'il leur faille ensuite acquitter en sus un certain nombre de taxes et pourboires sous des prétextes auxquels ils n'entendent rien. En tant que tuteur de l'hôtellerie française, vous devriez monsieur le ministre, avoir la possibilité d'intervenir pour que satisfaction soit donnée aux clients français et étrangers.

J'en arrive à l'important problème de la fiscalité et des investissements dans l'hôtellerie.

Si les hôtels ont du mal à vivre, s'ils connaissent tous les maux qui ont été décrits par le rapporteur au fond et dont je viens de parler, c'est parce que la parafiscalité hôtelière est trop lourde.

Les établissements hôteliers représentent environ 2.000 milliards d'investissements. Ils utilisent plus de 200.000 employés permanents et 300.000 employés intermittents. Leur exploitation est essentiellement différente des activités industrielles. Quelle

que soit leur forme, leur situation, ou leur importance, leur caractéristique principale est d'être des prestataires de services humains.

Les hôteliers étant de grands utilisateurs de main-d'œuvre, le poids de la parafiscalité qui pèse sur eux est beaucoup plus importante que dans bien d'autres activités.

Cela explique les charges sociales élevées qu'ils doivent supporter, d'autant plus élevées que les cotisations de sécurité sociale sont calculées en fonction des salaires. De sorte que l'hôtellerie paie proportionnellement beaucoup plus que bien des commerces et des industries.

Nous ne prétendons pas traiter le problème au fond. Nous avons le souci d'attirer l'attention du Gouvernement sur cette question, en appuyant le point de vue de l'industrie hôtelière qui a été amenée à demander que le financement des ressources de la sécurité sociale ne soit plus assis sur les salaires, ce qui constitue une source d'inégalités choquantes.

Bien entendu, des divergences se sont produites sur les solutions à apporter et c'est pourquoi je ne m'étendrai pas plus longuement sur ce problème. Qu'il nous suffise de vous dire, monsieur le ministre, que nous voudrions qu'il soit étudié sérieusement par le Gouvernement.

En ce qui concerne les investissements, nous sommes très en retard.

Un effort de modernisation et d'adaptation des établissements hôteliers est indispensable. Les capitaux privés qui n'hésitent pas à s'engager dans des entreprises industrielles sont plus réticents en matière d'hôtellerie parce que les investissements hôteliers ne sont pas rentables.

De plus, si l'hôtellerie n'est pas un « producteur fiscal », elle est bien un producteur économique, avec ses 500.000 salariés, son chiffre d'affaires annuel de plus de 250 milliards, ses investissements dépassant 2.000 milliards.

Pour toutes ces raisons, la commission s'est demandé s'il ne faudrait pas accorder à l'hôtellerie un régime analogue à celui des producteurs fiscaux en lui permettant de déduire de sa taxe sur le chiffre d'affaires au taux de 8,50 p. 100 la taxe sur la valeur ajoutée qui a grevé ses investissements.

Il en résulterait la fin d'une distorsion fiscale et un allégement des frais d'exploitation des hôtels ayant effectué un effort d'équipement.

En vue de favoriser l'hébergement des touristes souvent difficile pendant les vacances, le Gouvernement devrait se pencher sur la situation des loueurs saisonniers en allégeant leurs charges diverses.

Monsieur le ministre, certains habitants de régions touristiques ont l'habitude de louer des chambres en saison, mais beaucoup y renoncent — ceci a été signalé en commission — à cause des difficultés qu'ils rencontrent pour respecter le régime fiscal. La question devrait être étudiée, afin de donner satisfaction aux loueurs de bonne foi, qui ne spéculent pas en louant, par exemple, une chambre 100.000 ou 200.000 francs par mois, mais qui essayent de favoriser le tourisme dans de petites stations.

A cet égard, je voudrais que vous nous indiquiez si vous envisagez, comme la commission vous le demande, de permettre aux entreprises qui se modernisent d'emprunter à des taux différents des taux habituels, de leur accorder des facilités plus grandes que celles qui leur sont ouvertes par le crédit hôtelier.

Je passe au problème du contrôle des prix.

Les ressources de l'hôtellerie présentent une richesse d'un intérêt primordial. Cependant certains hôteliers, découragés, sont peu soucieux de financer l'entretien de leur établissement, estimant qu'ils n'en peuvent tirer profit sur l'heure. D'autres, qui exagèrent volontiers, n'hésitent pas à se livrer à une exploitation des touristes étrangers sans souci des conclusions que ces touristes peuvent en tirer à propos de notre pays.

Il importe de régler cette importante question des prix. Votre commission, tenant en cela son rôle, a estimé qu'il y aurait peut-être lieu de supprimer la taxation, en donnant aux syndicats professionnels la responsabilité du contrôle, mais en exigeant en contrepartie que les barèmes des prix soient établis une année à l'avance, ce qui permettrait une organisation sérieuse.

Cette liberté pourrait d'ailleurs n'être consentie qu'aux hôtels qui se modernisent, à ceux, par exemple, qui décident d'installer des salles de bain, le manque de salles de bain étant, en effet, un des gros reproches que l'on adresse aux hôtels de catégorie modeste.

Les syndicats d'initiative, qui sont, vous le savez, des associations privées, reçoivent à plusieurs titres, du service du tourisme, une aide financière. Je n'en ferai pas l'analyse, qui a été donnée par M. Ebrard, et je vous invite, mes chers collègues que la question intéresse, à vous reporter à mon rapport écrit.

Je dirai cependant qu'une liaison plus étroite devrait s'établir entre les syndicats d'initiative et les autres organismes touristiques. Je pense notamment aux unions départementales de syndicats d'initiative, qui, dans la plupart des départements, ne jouent aucun rôle et qui pourraient être regroupées avec les associations départementales de tourisme.

Au sujet des agences de voyages, la commission s'est demandé s'il n'y avait pas lieu d'assainir cette profession, en en limitant l'exercice par une revalorisation de la licence d'Etat. Bien entendu, cette action devrait s'accompagner d'un avantage fiscal, tel que la modification de la patente. Les agences françaises de voyage n'ont aucun intérêt, vous le savez, à vendre, si je puis dire, des vacances ou des chambres d'hôtels en France, car cela leur vaut d'acquitter des taxes qu'elles n'ont pas à supporter lorsqu'elles organisent des voyages en Italie ou en Suède.

Cela les incite — mais heureusement elles ne le font pas car elles ont un sens civique qui, je l'espère, ira en se développant — à encourager les Français à se rendre à l'étranger et les étrangers eux-mêmes à retourner dans un pays européen, l'organisation de vacances à l'étranger leur rapportant davantage.

Mes chers collègues, il me reste à aborder un problème qui vous intéresse tous par l'ampleur qu'il a pris : je veux parler du camping.

A ce sujet deux questions ont été soulevées devant la commission : celle des terrains et celle des matériels.

Qu'il me suffise de vous dire, en vous renvoyant une nouvelle fois à mon rapport écrit, que ce qui a été fait dans ce domaine constitue déjà une amélioration par rapport à ce qui existait. En effet, le décret du 7 février 1959 a ouvert un certain nombre de possibilités inconnues dans le passé. Nous nous réjouissons de voir le camping recevoir enfin son statut.

Votre commission demande que soient établis une réglementation et un barème des tarifs pour le camping sur terrains privés. Quant aux terrains publics, nous sommes heureux que l'initiative de camper échappe à l'arbitraire et doive résulter désormais de l'observance de règles précises.

Le second problème est celui des matériels. Je demande à M. le ministre des travaux publics et des transports et à M. le ministre de l'industrie et du commerce de mettre fin à l'entêtement du Gouvernement à considérer que le matériel de camping est un produit de luxe et comme tel doit subir le taux majoré de la T. V. A.

Monsieur le ministre, vous savez — et ce rappel ne vous est pas désagréable car je vois que vous souriez — que le camping est par définition le tourisme des jeunes et des salariés. Il est donc illogique — la commission m'a prié de vous le dire — que l'on continue à considérer le matériel de camping comme un produit de luxe. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Je cite pour mémoire les problèmes de la navigation, me réjouissant avec vous et avec nos collègues que vraiment la navigation à voile et à moteur permette à présent de dire que le bateau va bientôt être à la portée de toutes les bourses. Des efforts considérables doivent encore être faits, et, à cet égard, une extension de l'aide aux clubs de navigation à voile et à moteur devrait être envisagée pour permettre à ce sport de devenir vraiment populaire.

J'ajoute, en conclusion de ce chapitre, que la commission unanime m'a prié de vous demander, monsieur le ministre, d'être notre interprète auprès de votre collègue des finances pour que tous les plaisanciers de toutes les côtes de France puissent à nouveau avoir de l'essence détaxée. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Je cite pour mémoire également, mes chers collègues, les incidences du thermalisme sur le tourisme, qui ont été très largement évoquées par mes prédécesseurs à la tribune. Dans ce domaine, la commission souhaite que le Gouvernement étudie sérieusement d'abord le rajeunissement de notre patrimoine thermal, ensuite la création du crédit thermal réclamé depuis de nombreuses années par les parlementaires, et enfin la question du prix des eaux thermales.

En conclusion, mes chers collègues, il est certain que toutes les mesures analysées et préconisées seraient insuffisantes, comme je me suis permis de le vous le dire, si une véritable politique française du tourisme n'était pas inaugurée.

Les responsables doivent être dotés des moyens leur permettant de faire la propagande de la France. Les agences, à l'étranger, doivent être créées, organisées pour mieux faire connaître notre pays.

Dès que le Gouvernement aura pris cette option, le comité interministériel, présidé par le Premier ministre, trouvera les moyens de prendre, soit directement, soit par l'intermédiaire de votre administration, les décisions financières indispensables.

Il décidera efficacement, nous le savons, à la demande du commissaire général, de l'orientation, de la coordination, de la modernisation, et j'ose dire, de la commercialisation du tourisme français.

Nous devons être compétitifs ; il faut donc avantager nos industries touristiques pour les rendre plus attrayantes et moins chères que celles du reste de l'Europe. La partie sera dure, nous avons des concurrents sérieux, mais tous les atouts sont entre nos mains.

En dépit d'une légère augmentation, les crédits du chapitre 34-61 pour les dépenses de nos bureaux à l'étranger restent nettement insuffisants si l'on veut intensifier notre propagande touristique dans les pays à devises fortes.

Malgré cette insuffisance de la loi de finances pour 1960 et dans l'espoir que de nouvelles mesures gouvernementales permetteront un épanouissement de notre industrie touristique, votre commission de la production et des échanges m'a chargé de donner un avis favorable à l'adoption des crédits du tourisme inscrits dans le budget de 1960. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Regaudie.

M. René Regaudie. Mes chers collègues, je ne présenterai que quelques observations sur le rapport relatif au tourisme qui vient de nous être exposé.

D'excellentes choses ont été dites et je me bornerai à souligner quelques points. En ce qui concerne le tourisme international nous devons avoir deux préoccupations : la première est la publicité à l'extérieur, l'effort pour faire connaître nos richesses touristiques et pour attirer les étrangers sur notre sol.

La France dispose d'un assez grand nombre de sites remarquables, comme le soulignait tout à l'heure M. Paul Reynaud, de sites attrayants ; elle possède assez de monuments rappelant toute une histoire prestigieuse pour amener ces touristes en France. Je me félicite avec vous, monsieur le ministre, de la progression que nous constatons d'une année sur l'autre. L'année 1958 était déjà nettement meilleure que l'année 1957 malgré les événements politiques qu'a connus notre pays et elle nous a laissé — ce qui nous intéresse surtout — un total de devises supérieur à celui de l'année précédente. L'année 1959, d'après les renseignements qui viennent d'être publiés, nous apporte des résultats très favorables dont nous nous réjouissons.

Malheureusement, si le tourisme international est en progrès, nous ne devons pas nous considérer comme satisfaits pour autant et nous devons voir encore beaucoup plus grand. Nous devons, en particulier, considérer que le continent américain peut nous envoyer un nombre de touristes très supérieur à celui que nous recevons de lui. Mais pour cela, monsieur le ministre, se pose l'important problème de l'accueil.

C'est le délicat problème de l'hôtellerie, car si nous avons des renseignements optimistes sur le nombre des touristes, je dirai, pour employer un terme de métier, que le nombre des nuitées touristiques en France est encore insuffisant.

Ce qui nous inquiète, c'est la fermeture, de-ci de-là, d'hôtels de grande ou de moyenne classe alors qu'il est incontestable que dans de nombreuses régions des hôteliers font un gros effort pour offrir leur hospitalité à ceux qui viennent en France.

C'est un problème très grave et, comme le signalaient tout à l'heure nos deux rapporteurs, l'hôtellerie saisonnière a besoin de mesures particulières. Elles doivent faire l'objet d'un ensemble car le tourisme n'est pas fait seulement de propagande et d'accueil ; il faut aussi des mesures d'ordre fiscal et d'ordre financier, il faut un crédit à bas prix, une fiscalité adaptée aux conditions de l'hôtellerie, cette industrie qui permet à la France de recevoir des devises fortes.

D'autres problèmes s'y ajoutent et, si je suis bien informé, il en est un qui se posera avec acuité dans les toutes prochaines années. Il s'agit de la formation professionnelle.

D'ores et déjà, un grand nombre d'hôteliers et de restaurateurs éprouvent des difficultés à recruter des cuisiniers de qualité. Ceux-ci partent, semble-t-il, trop souvent vers l'étranger où, à la faveur d'un certain nombre de circonstances, on peut mieux les rémunérer qu'en France. Ce problème devrait donc dès maintenant retenir votre attention, monsieur le ministre, pour être étudié par les services intéressés.

Outre l'aménagement de l'hôtellerie et tout ce qui s'y rattache, il convient d'offrir au touriste les moyens de circulation convenables, et j'aurai l'occasion de revenir sur ce sujet quand nous parlerons du budget des routes. Nous évoquerons alors de nouveau le fonds d'investissement routier et je me permettrai de donner à l'Assemblée une opinion que j'ai déjà exprimée, mais il est des domaines où, n'est-il pas vrai ? il ne faut pas craindre de se répéter.

Je considère enfin, monsieur le ministre, qu'avec l'autorité que vous avez sur l'ensemble des services dépendant de votre ministère, vous pouvez agir rapidement dans un domaine qui a été dénoncé tout à l'heure comme fonctionnant mal, celui de la propagande à l'étranger.

Mon ami Dumortier montrait les réalisations faites et les résultats obtenus par Air France. A côté de la grande compagnie aérienne, des résultats sont obtenus aussi par nos compagnies maritimes, dont on parlait cet après-midi. Ces efforts qui coûteraient sans doute moins s'ils étaient coordonnés permettraient de servir davantage le tourisme, et nous pensons, monsieur le ministre, qu'avec l'autorité, la ténacité qui sont les vôtres, vous arriverez à convaincre ces messieurs de la rue de Rivoli et à obtenir de tous un peu plus de compréhension à l'égard d'une des industries les plus avantageuses pour la France. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Jaillon.

M. Louis Jaillon. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intention n'est pas d'allonger ce débat, qui a déjà été suffisamment long. Je crois utile cependant d'attirer en quelques mots l'attention du Gouvernement et du Parlement sur la situation particulièrement pénible, voire critique, de l'industrie hôtelière.

La profession hôtelière risque de disparaître rapidement, et si un jour elle devait disparaître elle entraînerait avec elle dans sa chute une grande partie du tourisme français, dont elle est le support, avec toutes les conséquences sociales et financières que cela comporte. N'oublions pas, en effet, que l'industrie hôtelière est par excellence et par nature exportatrice et qu'elle apporte dans la balance commerciale un certain nombre de devises.

Je ne pense pas que la conjoncture actuelle permette la création, l'aménagement ou la réfection sérieuse des établissements existants, étant donné que le revenu net qu'un exploitant tire de son affaire ne dépasse pas en général 1 à 1,50 p. 100 du capital investi. Je ne parle pas, bien entendu, des hôtels meublés, mais des hôtels de tourisme et des hôtels-restaurants. Les administrations financières connaissent d'ailleurs parfaitement la situation difficile de l'hôtellerie.

Par ailleurs, les prêts consentis à cette industrie sont à court terme, cinq et sept ans en général. Les difficultés de remboursement sont grandes, les marges bénéficiaires étant insuffisantes pour permettre de l'assurer dans un si court délai. Il m'est agréable, cependant, de rendre hommage à la Caisse centrale du crédit hôtelier, qui aide efficacement l'hôtellerie.

Dans la plus grande partie des régions de France, les saisons sont trop courtes, les rapporteurs l'ont dit. Certains hôtels sont condamnés à ne travailler qu'un mois par an, deux au maximum, ce qui est nettement insuffisant pour assurer la rentabilité. Des rapports extrêmement sérieux établis par le groupement d'études et de recherches hôtelières et touristiques montrent que la rentabilité d'un hôtel neuf est liée à un coefficient de fréquentation de 70 p. 100, alors que la moyenne de la fréquentation varie entre 25 et 40 p. 100.

Un coefficient de fréquentation de 70 p. 100 représente un hôtel complet 255 jours par an. On est loin du compte !

Comme l'ont si bien dit les deux rapporteurs, le problème de la main-d'œuvre revêt une acuité non égalée dans les autres branches du commerce ou de l'industrie. Non seulement les jeunes générations ne veulent plus travailler dans l'hôtellerie, mais les charges sociales que supportent les salaires sont trop élevées ; elles sont payées également sur la nourriture donnée aux employés, et cette évaluation ne cesse d'augmenter chaque année.

Mes chers collègues, force m'est de vous dire que les remèdes souverains ne sont, hélas ! pas entre les mains des hôteliers ni dans celles des organismes professionnels. Les remèdes sont nationaux, et c'est pour cela que je m'adresse à vous, monsieur le ministre, en vous demandant de vous pencher très sérieusement sur cet important problème.

A mon sens — et ce sera ma conclusion — quatre solutions peuvent être envisagées d'extrême urgence. D'abord la taxe locale

au taux majoré de 8,50 p. 100 imposé à l'hôtellerie au lieu d'une taxe de droit commun de 2,75 p. 100, doit disparaître, en même temps que la taxe locale de 2,75 p. 100 qui est envisagée. En tout cas, si le Parlement ne supprime pas la taxe locale de 2,75 p. 100 prévue dans la réforme fiscale, il devra ramener très rapidement le taux de 8,50 p. 100 appliqué à l'hôtellerie à 2,75 p. 100, taux appliqué au commerce en général.

Ensuite, il faudra augmenter la durée des prêts consentis par divers organismes et revoir le taux d'intérêt qui, compte tenu de la rentabilité, ne devrait pas être supérieur à 2 p. 100. Le système des intérêts bonifiés par l'Etat devrait jouer très largement. D'ailleurs, vous le savez, monsieur le ministre, certains départements font un effort en ce sens. Il serait souhaitable que l'Etat épaulât financièrement ces heureuses initiatives des départements.

Tout le problème de l'imposition des charges sociales est également à revoir avec étude, notamment — mais ce n'est pas le moment d'en discuter — de l'impôt sur l'énergie.

Enfin, les vacances doivent être étalées sur au moins cinq à six mois de l'année.

Telles sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, les thérapeutiques à apporter à l'hôtellerie, si l'on désire vraiment qu'elle continue sa noble mission qui consiste à faire aimer la France non seulement par les Français, mais aussi par les étrangers. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Anthonioz.

M. Marcel Anthonioz. Monsieur le ministre, mes chers collègues, ce qui souvent nous frappe le plus dans ce pays, c'est son esprit de suite, son esprit traditionaliste.

En écoutant nos collègues, je pensais que, vraiment les choses ne changeaient guère, et je ne pouvais manquer d'évoquer que, depuis près de dix années, mon ami Médecin et moi-même avec un grand nombre de nos collègues, nous ne cessions de répéter au sujet du problème touristique français les mêmes remarques ou réflexions que celles qui à cet instant sont livrées à l'Assemblée.

Devant l'incompréhension que l'on manifeste dans notre pays à son égard, nous ne pouvons nous défendre d'une certaine amertume ; amertume d'autant plus vive lorsque nous comparons ce qu'on a fait chez nous — ou ce qu'on oublie de faire — avec ce qui est fait à l'étranger depuis fort longtemps.

Je ne prendrais qu'un exemple, ce qui a été réalisé en Italie, bien avant la guerre, il y a presque un quart de siècle. Ce pays, qui n'a pas, que je sache, plus d'attraits que le nôtre, et dont les professionnels de l'industrie touristique ne possèdent pas des qualités supérieures à celles des professionnels français, a fait du tourisme une industrie essentielle sur laquelle repose une partie très importante de l'économie nationale.

Lorsque nous avons l'occasion, lors de voyages en ce pays, de constater ce qui y a été réalisé, nous revenons chez nous un peu attristés en regrettant de voir que nous n'avons pas encore réellement compris tout ce que nous pourrions obtenir d'une organisation touristique à l'échelle des possibilités et attraits incomparables de notre pays, d'un équipement et de professionnels qui ne demandent qu'à travailler, mais dans le cadre d'une organisation cohérente et réelle.

Je sais bien, monsieur le ministre, que cette année certaines dispositions nouvelles semblent montrer que nous sommes décidés à démarrer. Je souhaite que la réussite s'affirme rapidement afin que l'industrie touristique française, dont dépend l'existence de tant de Français, exploitants et employés et qui représente des investissements considérables, soit enfin susceptible de jouer dans l'économie nationale le rôle de premier plan qui doit être le sien.

A cet effet, il faut, certes, que des facilités soient données aux industriels du tourisme. Ils se doivent d'être compétitifs dans les prestations et dans les prix. C'est tout le problème de la modernisation, de l'équipement, des prix de revient qui se trouve posé.

A cet effet et à cette heure je ne reviendrai pas sur ce qui a été excellemment exposé par les rapporteurs M. Ebrard et M. Laurin. Je dis simplement que j'ai pris plaisir à entendre par d'autres que par votre serviteur — une fois n'est pas coutume — la défense de cette très importante activité qu'est l'hôtellerie française.

Eu égard aux ennuis qu'a connus M. Fraissinet tout à l'heure, il était bon que cela fût fait par d'autres que par moi. Je les en remercie et je m'en félicite. (*Applaudissements et rires.*)

Cette constatation étant exprimée par ceux dont les intérêts ne sont pas directement liés à l'activité de cette grande famille économique, les membres de l'Assemblée nationale seront d'autant plus soucieux de répondre affirmativement et d'apporter à l'hôtellerie ce droit à l'existence auquel est attachée la réussite du plan économique général.

Il est bon également d'insister sur la question du crédit. On se plaint souvent du volume des prêts, mais ce qui est important, ce sont les modalités d'application, leur souplesse et, bien entendu, l'octroi de prêts à long terme, de façon que les annuités soient compatibles avec l'exploitation des établissements considérés.

Le prêt, tel qu'il se présente actuellement, est quelque peu trompeur. En effet, il tente beaucoup de professionnels qui y font appel et reçoivent satisfaction, mais qui risquent, au moment du remboursement, de se trouver dans l'embarras, parce que le taux d'intérêt ou la somme demandée n'est pas compatible avec le volume d'affaires de l'exploitation considérée.

Les modalités doivent donc être souples et, surtout, il est nécessaire d'accorder des prêts à long terme. Monsieur le ministre, vous devriez intervenir, avec M. le ministre des finances, afin que cet agrément soit accordé au crédit hôtelier, surtout en faveur des hôtels saisonniers.

En effet, il n'est pas juste que des dispositions s'appliquant à des exploitations dont l'activité s'exerce durant douze mois, ne reçoivent pas des aménagements plus favorables à l'intention des établissements dont l'activité n'excède pas quatre mois. Il faut, par ailleurs, songer à l'équipement collectif et non seulement à l'équipement individuel, sinon le but que nous recherchons ne sera pas atteint. Or, on ne peut supposer que des gens puissent fréquenter des hôtels situés dans un secteur non aménagé.

Cela représente d'autant plus de difficultés que les aménagements qui s'imposent se réclament souvent de régions sans possibilités financières. Il est nécessaire que les collectivités locales ou départementales puissent compter sur l'intervention de la puissance publique. Je crois que cela doit être fait, qu'il s'agisse d'installations balnéaires, de sports d'hiver ou de toutes autres réalisations visant à l'équipement en général.

Il est un problème qui n'a pas été évoqué et qui souvent fait l'objet de nos préoccupations, alors même que nous cherchons les moyens de trouver les ressources propres aux aménagements auxquels nous songeons. Il s'agit du produit des jeux. Nous avons en France un ensemble de casinos dont les réussites sont diverses. Certains connaissent des réussites brillantes et il est absolument nécessaire que les objectifs pour lesquels ces établissements ont été prévus, soient respectés, soit vis-à-vis de l'effort artistique, soit vis-à-vis d'un effort permettant l'équipement et la mise en valeur des régions considérées. Je ne voudrais pas entrer dans les détails, mais certains renseignements que j'ai pu obtenir m'ont causé quelques inquiétudes.

Je voudrais, monsieur le ministre, que si le taux de prélèvement sur les jeux devait être reconsidéré, si devait être également reconsidéré l'abattement actuellement fixé à 25 p. 100 de la somme que les exploitants ont le privilège de conserver par devers eux, qu'à ces 25 p. 100 soit ajouté non plus à titre facultatif, comme c'est le cas, mais à titre obligatoire, comme on le propose, l'abattement supplémentaire de 8 p. 100, actuellement facultatif sous réserve d'un effort artistique de qualité.

Je souhaite que le caractère facultatif de cet abattement de 8 p. 100 soit maintenu mais que soit ajouté à l'effort artistique comme justificatif l'effort pour l'équipement hôtelier, thermal et sportif de nos stations, tant il est vrai qu'un bon équipement sportif est indispensable, les parents délaissant les stations où les enfants ne trouvent pas à leur disposition piscines, terrains de basket-ball ou de tennis.

C'est là un point extrêmement important, et l'on peut dire que l'équipement de nos stations est vraiment le problème principal.

S'agissant de l'étalement des saisons, on n'insistera jamais trop sur le caractère regrettable des improvisations gouvernementales visant la suppression des cures thermales et la rentrée scolaire. On se propose, paraît-il, à la suite d'un récent conseil des ministres, de revoir le calendrier scolaire. Il serait souhaitable, tant pour des raisons familiales et sociales — que nous plaçons au premier rang de nos préoccupations — que pour des raisons touristiques, qu'on en arrive à une formule tenant compte également des intérêts économiques du pays. On pourrait dire, à cet effet, que les vacances d'été pourraient être fixées du premier dimanche de juillet au dernier dimanche de septembre. Ainsi orga-

nisées définitivement sur deux mois et demi ou près de trois mois, les vacances profiteraient pleinement aux familles et satisferaient l'économie touristique.

En ce qui concerne les cures thermales, il n'est pas inutile de souligner que les pertes subies ont atteint dans certaines stations de 40 à 45 p. 100 durant les mois de mai, juin et 30 p. 100 en juillet. Il convenait de préciser ce pourcentage, afin de donner toute leur importance aux argumentations de MM. Ebrard et Laurin.

Un mot sur la propagande. On a évoqué les « Maisons de France à l'étranger ». Là encore, je ne puis m'empêcher d'évoquer cette idée à laquelle nous songeons depuis si longtemps, cette ambassade idéale dont nous rêvons les uns et les autres et où serait groupé, sous le pavillon français à l'étranger, tout ce qui représente la France, tout ce qui est capable de la mettre en valeur et de la rendre attractive.

Malgré d'insistantes démarches, nous n'avons pas obtenu satisfaction. J'espère, monsieur le ministre, que votre dynamisme convaincant y parviendra, car ce serait, je crois, le seul moyen d'atteindre un double objectif : obtenir une présentation impeccable de tout ce qui est la France et y parvenir dans des conditions financières auxquelles, j'en suis persuadé, serait extrêmement sensible M. le ministre des finances.

En ce qui concerne la propagande proprement dite, il faut abandonner ce système de publications qui réclame un matériel publicitaire fort onéreux : dépliants, brochures qui s'en vont dormir dans des caisses en nos agences à l'étranger.

Il vous suffira, monsieur le ministre, à l'occasion de ces voyages que je vous souhaite nombreux et instructifs, de vous rendre dans l'une quelconque de ces agences et de demander tel ou tel dépliant sur telle ou telle région ; en dépit de la qualité de ceux qui nous représentent à l'étranger, il y a de très grandes chances pour que vous soyiez, hélas ! convaincu de ce que j'avance. Nous avons pu le constater nous-mêmes à Londres, à Bruxelles et à New York. Des milliers de publications diverses représentant des sommes considérables sont ainsi rendues inutiles.

Cette situation est d'autant plus regrettable que, depuis longtemps, ces publications sont de très belle qualité et mériteraient meilleure attention, mais elles demeurent sans effet parce que non distribuées.

Ce n'est pas là bonne méthode, mais un gaspillage d'argent, un gaspillage de notre potentiel publicitaire. Celui-ci, par ailleurs, pourrait être heureusement complété tant sur le plan intérieur qu'extérieur par l'utilisation de la radio et de la télévision, formes vivantes et très expressives de la publicité moderne.

D'autre part, je pense opportun de redire : à chacun son métier. La propagande est l'expression d'une activité très particulière, réclamant une technique éprouvée.

J'estime pour ma part que, quelles que soient la vocation et les qualités de ceux qui, au commissariat général au tourisme, s'occupent de la propagande, après ceux qui s'en sont occupés à la direction générale du tourisme, que cette entreprise n'est pas de leur fait et qu'il serait heureux de confier cette tâche à un professionnel de la propagande.

Il conviendrait, en l'occurrence, de lui indiquer en temps opportun un thème, de lui indiquer l'orientation des marchés recherchés, de fixer éventuellement le crédit accordé pour cela, et de réclamer un plan ou projet. Tel un architecte, il lui sera facile, en homme de l'art, de déterminer la propagande la plus apte à répondre à notre préoccupation et la plus valable à la présentation de notre pays non pas dans la confusion, mais au regard de cas et d'éléments particuliers, variant selon les incidences économiques et selon les attraits du moment.

Tout à l'heure, notre collègue, M. Laurin, a parlé du « tout compris ». Le « tout compris » souhaitable en un sens, n'est techniquement pas possible. Ce serait en effet une contre-publicité pour notre pays. Pourquoi ? Le « tout compris » n'est pratiqué dans aucun autre pays.

Or, si demain nous devions le pratiquer, c'est-à-dire inclure dans les prix hôteliers français le service et les taxes, la majoration qui en résulterait ferait apparaître nos prix comme étant bien supérieurs à ceux de nos concurrents.

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* Monsieur Anthonioz, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Marcel Anthonioz. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis, avec l'autorisation de l'orateur.

M. René-Georges Laurin, *rapporteur pour avis.* Monsieur Anthonioz, j'ai le devoir de vous dire que les aspects techniques que vous évoquez ne sont pas en cause.

Nous faisons confiance aux professionnels, c'est évident, mais je vous rappelle avec une grande insistance, parce que sur ce point précis je ne parle pas en mon nom personnel mais en tant que représentant de la commission, que celle-ci, à l'unanimité, m'a prié d'être son interprète auprès du Gouvernement et de l'Assemblée pour demander instamment que la politique du « tout compris » soit envisagée. (*Applaudissements.*)

M. Marcel Anthonioz. Je reconnais, mon cher collègue, que cette formule est extrêmement séduisante et si je me suis permis de reprendre votre souhait, c'est pour vous dire notre crainte, en suivant votre suggestion, de créer une contre-publicité regrettable pour l'accueil français.

Je vous explique le mécanisme de cette formule. Vous ne pouvez nier que si les taxes et le service étaient ajoutés aux prix, alors que cela ne se pratique dans aucun hôtel à l'étranger, en vertu d'une décision de l'Alliance internationale de l'hôtellerie, nous donnerions le sentiment que nos prix ont été augmentés d'autant, ce qui serait faux et fâcheux.

Pour ne pas répondre affirmativement à une proposition extrêmement séduisante, je vous explique le phénomène technique qui la condamne.

Autre aspect de notre préoccupation, monsieur le ministre, nous allons vers le Marché commun et nous devons nous préoccuper de nos possibilités d'action commune avec nos partenaires et avec ceux qui, tout en étant en dehors de cette association économique, demeurent des concurrents sérieux. C'est le cas de la Suisse et de l'Espagne notamment.

Nous nous devons de tout mettre en œuvre pour obtenir une harmonisation des conditions de travail et des législations sociales nous permettant de participer valablement et sur un pied d'égalité à cette nouvelle compétition.

Le problème est trop vaste pour que nous en débattions ici, à cette heure, mais nous nous devrons, dans un proche avenir, de l'évoquer longuement si nous voulons donner au tourisme français et à toutes les industries dont il relève les chances que tout naturellement il réclame.

Cela dit, je suis heureux, avant de descendre de cette tribune de féliciter notre collègue M. Ebrard pour son excellent rapport. (*Applaudissements.*)

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

Il a été communiqué à l'Assemblée, hier soir, un accroissement du temps consacré aux débats budgétaires, notamment par un nouvel aménagement des heures de séances du matin et de l'après-midi et par la tenue, samedi, d'une séance de soir et de nuit qui n'était pas antérieurement prévue. J'ai donc décidé de procéder à la répartition d'un temps supplémentaire de sept heures entre le Gouvernement, les commissions intéressées, les groupes et les députés isolés, sur la base de leurs attributions initiales.

Il en résulte que chacune des parties prenantes voit ajouter au temps dont elle pouvait jusqu'ici disposer le supplément ci-après, qui ne saurait constituer un encouragement à parler davantage :

Gouvernement, 30 minutes.

Commission des finances, de l'économie générale et du plan, 1 heure 46 minutes ;

Commission des affaires culturelles, familiales et sociales, 30 minutes ;

Commission des affaires étrangères, 7 minutes ;

Commission de la défense nationale et des forces armées, 15 minutes ;

Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, 7 minutes ;

Commission de la production et des échanges, 30 minutes ;

Groupe de l'union pour la nouvelle République, 1 heure 5 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 40 minutes ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 20 minutes ;

Groupe de l'unité de la République, 15 minutes ;

Groupe socialiste, 30 minutes ;

Groupe de l'entente démocratique, 15 minutes ;

Isolés, 10 minutes.

— 3 —

HAUTE COUR DE JUSTICE

Résultat des scrutins pour l'élection de jurés titulaires et de jurés suppléants.

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour l'élection de sept jurés titulaires de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée :

Nombre des votants : 361.
Bulletins blancs ou nuls : 3.
Suffrages exprimés : 358.
Majorité absolue des suffrages exprimés : 180.

Ont obtenu :

MM. Louis Raymond-Clergue	343	suffrages.
Amédée Mercier	342	—
Jean Salliard du Rivault	342	—
Abdallah Tebib	341	—
Albert Voilquin	341	—
William Jacson	338	—
René Laurin	328	—
Robert Ballanger	15	—

MM. Louis Raymond-Clergue, Amédée Mercier, Jean Salliard du Rivault, Abdallah Tebib, Albert Voilquin, William Jacson et René Laurin ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je les proclame jurés titulaires de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée.

Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour l'élection de sept jurés suppléants de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée :

Nombre de votants : 359.
Bulletins blancs ou nuls : 3.
Suffrages exprimés : 356.
Majorité absolue des suffrages exprimés : 179.

Ont obtenu :

MM. Pierre Forest	344	suffrages.
Ernest Bouchet	342	—
Jean Delachenal	342	—
Georges Lombard	342	—
Paul Becue	341	—
Belaïd Bouhadjera	341	—
François Clamens	341	—
Pierre Villon	14	—

MM. René Forest, Ernest Bouchet, Jean Delachenal, Georges Lombard, Paul Becue, Belaïd Bouhadjera, François Clamens ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je les proclame jurés suppléants de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée.

— 4 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission de la production et des échanges demande à donner son avis sur le projet de loi portant fixation des crédits ouverts aux services civils en Algérie pour 1960 et des voies et moyens qui leur sont applicables. (N° 314.)

Conformément à l'article 87, alinéa 1er, du règlement, je consulte l'Assemblée sur cette demande de renvoi pour avis.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960. (N° 300) (deuxième partie). (Rapport n° 328 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

I. Travaux publics et transports :

Tourisme (annexe n° 25. M. Guy Ebrard, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Laurin, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Voies navigables et ports (annexe n° 25. M. Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Dumortier, au nom de la commission de la production et des échanges).

Travaux publics et transports (annexe n° 25. M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges), et articles 39, 71 et 86.

Travail et article 63 (annexe n° 24. M. Boisdé, rapporteur spécial ; avis n° 380 de Mme Devaud, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Sahara et article 85 (annexe n° 22 de M. Max Lejeune, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Neuwirth, au nom de la commission de la production et des échanges).

Services du Premier ministre :

Section I. — Services généraux :

Energie atomique (annexe n° 20. M. Le Roy Ladurie, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Privet, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures quarante minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1ʳᵉ Législature

1ʳᵉ SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

COMPTE RENDU INTEGRAL — 41ᵉ SEANCE

3ᵉ Séance du Jeudi 19 Novembre 1959.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1960 (2ᵉ partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2637).

Travaux publics et transports.

Voies navigables et ports.

MM. Denvers, rapporteur spécial; Dumortier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Dusseaulx, le rapporteur spécial, Devemy, Thomazo, Rousselot.

Routes, chemins de fer et transports.

MM. Ruais, rapporteur spécial, Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Dépôt de projets de loi (p. 2648).

3. — Dépôt d'un rapport d'information (p. 2648).

4. — Ordre du jour (p. 2648).

PRESIDENCE DE M. JEAN MONTALAT, vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1960

(DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960, n° 300, deuxième partie (rapport n° 328).

Compte tenu du supplément attribué à la fin de la séance de cet après-midi, voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement, 2 heures 5 minutes ;

Commission des finances, de l'économie générale et du plan, 9 heures 40 minutes ;

Commission des affaires culturelles, familiales et sociales, 3 heures 30 minutes ;

Commission des affaires étrangères, 15 minutes ;

Commission de la défense nationale et des forces armées, 15 minutes ;

Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, 10 minutes ;

Commission de la production et des échanges, 3 heures 10 minutes ;

Groupe de l'Union pour la nouvelle République, 7 heures 45 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 3 heures 25 minutes ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 1 heure 25 minutes ;

Groupe de l'unité de la République, 1 heure 50 minutes ;

Groupe socialiste, 2 heures 35 minutes ;

Groupe de l'entente démocratique, 1 heure 35 minutes ;

Isolés, 45 minutes.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS (*suite*)

I. — Travaux publics et transports (*suite*).

VOIES NAVIGABLES ET PORTS

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé l'examen des crédits du ministère des travaux publics : I. — Travaux publics.

La parole est à M. Denvers, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial*. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne ferai pas de longs commentaires sur les crédits qui intéressent, d'une part les voies navigables, les canaux, d'autre part les ports maritimes de ce pays. Bien des observations, en effet, ont pu être formulées lorsqu'il y a quelques mois à peine un débat relativement important sur cette question s'est ouvert dans cette enceinte. En outre, mon rapport vous a été distribué. Cependant, tout en voulant être aussi bref que possible, je dois faire quelques remarques au nom de la commission des finances.

Le rapport écrit contient un tableau qui expose l'importance du trafic fluvial et du trafic portuaire. Je n'en citerai que quelques chiffres.

Alors qu'en 1945, au lendemain de la guerre, le trafic de la batellerie était descendu à 15 millions de tonnes, il a atteint son point culminant en 1957 avec plus de 66 millions de tonnes.

En 1958, il est tombé à 63.300.000 tonnes. Pour 1959, sur la base des chiffres connus pour les neuf premiers mois de l'année, il sera équivalant, à 1 p. 100 près, à celui de 1958.

Une constatation s'impose : depuis deux ans on assiste à une baisse de trafic de l'ordre de 4 ou 5 p. 100 qui porte surtout sur les combustibles minéraux.

Quant au trafic portuaire, il était très peu de chose au lendemain de la guerre. Il a atteint, tant en importations qu'en exportations, un chiffre important en 1957 : 81 millions de tonnes, puis, en 1958, celui de 84 millions. Pour 1959, il nous faut bien reconnaître qu'il descendra à un chiffre voisin de 79 à 80 millions de tonnes, ce qui accuse une baisse relativement importante, elle aussi, de 4 ou 5 p. 100 environ. Ce trafic est assuré à raison de 89 ou 90 p. 100 par les onze plus grands ports.

Monsieur le ministre, si l'on enregistre ces quelques signes, ce n'est assurément pas votre faute. Ils sont vraisemblablement liés à la fois à la conjoncture économique nationale et aux conjonc-

tures internationales. Mais ils découlent aussi du fait que les pays étrangers ayant consenti un effort substantiel en faveur de leurs ports nationaux, la concurrence a sans doute été plus âpre et plus efficace que les années précédentes.

Cette réflexion n'est pas sans importance. Elle doit nous inciter à songer à ce que nous devons consentir sur le plan national d'efforts financiers particuliers, d'interventions sous des formes diverses. D'ici très peu de temps, en effet, si nous n'acceptons pas de suivre le rythme propre aux pays étrangers — la Belgique, la Hollande, l'Allemagne et l'Italie en particulier — nous ne ferons que prendre de plus en plus de retard à notre détriment.

J'aborde maintenant l'examen des propositions budgétaires pour l'exercice 1960.

D'une manière générale, elles accusent une augmentation par rapport à celles de l'an passé.

J'examinerai d'abord les crédits d'entretien et de réparations. Pour les voies navigables, ils s'élèvent à 56.900.000 NF, soit un relèvement de 2.280.000 francs.

Mais il faudra réserver une large part de cette augmentation aux réévaluations, aux ajustements des dépenses engagées les années précédentes. Le crédit prévu à ce titre s'élève, en effet, à 2.300.000 NF. En conséquence, on ne pourra guère entreprendre d'opérations nouvelles, pourtant nécessaires.

Si l'on n'envisage pas de faire, peut-être déjà en 1960, mais en tout cas au cours des années suivantes, un très large effort pour augmenter les crédits d'entretien, les dépenses que l'on devra entreprendre ultérieurement seront d'un coût sensiblement plus élevé, car chaque jour les berges des canaux sont battues par les remous que provoquent les automoteurs, qui assurent maintenant 60 p. 100 du trafic.

Je vous demande donc d'être attentifs à cette insuffisance des crédits d'entretien, à la fois pour les voies navigables, les canaux, et pour les ports maritimes.

En ce qui concerne ces derniers, je ferai la même remarque : les crédits de réparation et d'entretien s'élèvent à 34.200.000 NF, contre 32.800.000 NF en 1959, soit une augmentation de 1.300.000 NF. Mais déjà, par avance, comme pour le réseau fluvial, la presque totalité de ce supplément sera absorbée par la hausse du coût des travaux à exécuter.

Pour ce qui touche les interventions publiques, je n'évoquerai qu'un point, d'ailleurs essentiel, celui de l'aide à la batellerie. La seule question qui se pose est de savoir si, au moment où la profession accepte volontairement de faire un important effort de financement, il faut en même temps l'empêcher de recevoir ce qui constituait hier un concours certain de la part des pouvoirs publics.

En 1959, l'aide à la batellerie atteignait environ 13 millions, dont 5 millions destinés à assurer le fonctionnement de l'Office national de la navigation et 5 millions également pour des interventions directes en faveur de la batellerie.

Nous ne comprenons pas que la réduction de 3 millions que nous relevons dans les documents budgétaires soit du même ordre lorsqu'il s'agit, pour le même objet, de la Société nationale des chemins de fer français.

Je m'en voudrais, sur ce point, d'opposer la Société nationale des chemins de fer français et la batellerie, mais trois millions de francs enlevés à la batellerie c'est autant qu'il faudra compenser demain par une augmentation des frets.

Nous ne pensons pas, monsieur le ministre, que cette réduction de l'aide à l'exploitation tant fluviale que ferroviaire que vous avez décidée aurait dû être de la même importance pour la batellerie. Je vous demande de nous dire nettement si le Gouvernement envisage en ce domaine une répartition plus équitable et plus en rapport avec le chiffre d'affaires réalisé par chacune des parties prenantes en cause.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Un amendement a été déposé à ce sujet. Nous en discuterons le moment venu.

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* Vous avez donc répondu à notre vœu, monsieur le ministre. Je vous en remercie.

Toujours dans le domaine des interventions publiques, votre commission, sur l'intervention d'un de ses membres, M. Dreyfous-Ducas, a demandé que le libellé relatif à la subvention aux ports autonomes soit modifié. Je pense que vous serez d'accord sur la rédaction suivante de ce libellé : « Remboursement aux ports autonomes des dépenses effectuées pour le compte de l'Etat ».

J'arrive maintenant au secteur très important des crédits d'équipement.

Ceux-ci permettront effectivement — nous en avons fait la constatation et la vérification — l'application des diverses dispositions de la loi de programme que nous avons votée voici déjà quelques semaines. Toutes les opérations ont été reprises dans les dispositions budgétaires de 1960. Une seule modification, toutefois peu importante, due à un manque de préparation et d'option technique. La tranche de travaux concernant la Haute-Seine a été réduite de 2.800.000 NF, le solde disponible étant reporté sur les canaux de la Marne au Rhin et du Rhône au Rhin.

On ne trouve pour ainsi dire aucun crédit en complément de ceux qui figurent dans la loi de programme. En effet, aussi bien dans le domaine des crédits d'investissement et d'équipement que dans celui de l'entretien et des réparations, une part importante des crédits devra être réservée pour couvrir la hausse des dépenses intervenues depuis le lancement des opérations. Les crédits d'engagement s'élèvent à 19.400.000 NF, dont partie pour la réévaluation, ainsi que je viens de le dire ; le reste, bien peu de chose — 7.750.000 NF — est affecté à des opérations nouvelles qui intéresseront notamment le Rhône, la Saône et le canal de Saint-Quentin.

Quoi qu'il en soit, il faut reconnaître franchement que l'année 1960 sera tout de même une année très importante, parce qu'elle déterminera un tournant décisif en vue d'obtenir un meilleur réseau fluvial, ce qui est opportun au moment où, chaque jour davantage, le Marché commun entre en application.

Il y a donc un effort du Gouvernement, mais aussi — j'entends le souligner une fois de plus — un effort de la profession. La profession accepte d'intervenir pour assurer une partie du financement des travaux à entreprendre. Ce que nous demandons, notamment au ministre des finances, c'est d'autoriser en temps utile l'émission des emprunts qui devront être contractés et pour lesquels nous avons établi un échéancier bien connu.

Je vous demande donc d'insister auprès de M. le ministre des finances — et nous serons à vos côtés — pour que soit évité tout retard dans ce domaine et pour que le financement se poursuive normalement.

Pour les ports, il faut bien dire que nous n'éprouvons pas la même satisfaction que pour le réseau fluvial : les crédits s'élèvent à 102 millions de NF. Nous sommes loin des 230 millions de francs qu'il faudrait, chaque année, pour réaliser les opérations strictement nécessaires inscrites dans le troisième plan. C'est vous dire combien l'insuffisance de la dotation est grave et combien il y a lieu de notre part de jeter un cri d'alarme pour demain.

Monsieur le ministre, j'ai eu l'occasion, avec quelques-uns de mes collègues, de me rendre à l'étranger et de visiter notamment quelques ports concurrents des nôtres : Dunkerque, Marseille ou même le Havre. Je ne relaterai pas tout ce que j'ai pu voir ou apprendre. Sachez seulement que le port de Rotterdam assure à lui seul un trafic aussi important que l'ensemble des ports français. Ce n'est pas encore suffisant pour les Pays-Bas. L'Etat hollandais poursuit des investissements et fait entreprendre des travaux grandioses, afin d'être prêt à assurer le trafic qui sera demandé demain par l'Europe économique constituée sous l'égide du Marché commun.

De ces visites, nous devons tirer une conclusion. Notre pays doit prêter plus d'attention et plus d'intérêt à l'avenir de nos ports maritimes. Il n'est pas admissible, à l'heure où nous allons peut-être entrer dans une phase de concurrence effrénée, que nous soyons à ce point en retard. Alors, je vous dis d'une manière pressante, au nom de la commission des finances, mais aussi, je l'espère, au nom de l'Assemblée, que, dans ce domaine de l'amélioration, de la modernisation et de l'équipement de nos ports, nous sommes loin d'avoir fait notre devoir et c'est infiniment regrettable.

Aujourd'hui, nos ports maritimes ne répondent certes plus aux exigences nouvelles des navires et de trafic économiques. Demain, si ce retard persiste, au fur et à mesure de l'application du traité de Rome, dans la concurrence accrue du Marché commun et peut-être de plus vastes ensembles, se produiraient des détournements de trafics au détriment des activités maritimes et, bien entendu, des finances extérieures de la France.

Pour en terminer avec la question des ports, votre rapporteur ne peut manquer d'appeler la plus vigilante attention de l'Assemblée et des pouvoirs publics sur les difficultés rencontrées spécialement par les chambres de commerce des ports dans le financement des travaux d'équipement.

En conclusion, je vous demande, mes chers collègues, d'adopter certes les propositions budgétaires du Gouvernement relatives aux voies navigables et aux ports, sous la double réserve cependant, d'une part, que soient prévus, l'an prochain, des crédits d'entretien nettement plus substantiels, d'autre part, qu'une aide accrue soit accordée aux organismes et aux collectivités qui contribuent, avec l'Etat, à la rénovation du réseau fluvial et à l'équipement de nos ports.

Sur ce dernier point, et pour permettre aux établissements publics concessionnaires de bénéficier, notamment par voie d'emprunts, du concours des capitaux privés à des conditions moins onéreuses, votre commission — et elle y insiste — demande que soit envisagée la création, par exemple, d'un fonds dit de bonification d'intérêts, qui devrait être alimenté par une dotation budgétaire.

Telles sont, mesdames, messieurs, les observations que j'avais à vous présenter. Je vous demande maintenant de vouloir bien discuter ce budget avec autant d'efficacité que possible. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Dumortier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon rapport a été imprimé et distribué sous le numéro 339.

Je ne ferai qu'une remarque : une erreur d'imprimerie s'est glissée à la page 7 de ce rapport.

Le crédit qui est porté pour la reconstruction des quais du bassin de la gare maritime de Marseille est de 2.200.000 nouveaux francs ; veuillez rectifier et lire : 4.200.000 nouveaux francs.

Cela dit, au moment où je prends le bâton de relais dans ce marathon budgétaire, je ne voudrais pas abuser de votre bienveillance car, comme vous, je suis un peu fatigué par la longueur de ce débat. (*Applaudissements.*)

Monsieur le ministre, je voudrais simplement, comme lorsque j'enseignais, marquer à grands coups de crayon à encre les traits de force de ce rapport.

Votre commission a eu à examiner à la fois la partie du budget concernant les voies fluviales et celle qui est relative aux ports. Sous ces deux aspects, il est simple d'analyser le budget.

Prenez les services votés, ajoutez-y ce qui a été accepté lors de la discussion de la loi de programme et vous obtenez à très peu de chose près le résultat du budget dont vous êtes saisis.

La conclusion est la suivante : là où la loi de programme fut bonne et généreuse — et c'est le cas du moins pour les voies navigables, dont les crédits sont en augmentation — le budget est très convenable. La commission unanime se félicite de ce que le ministre et le Gouvernement aient respecté leurs engagements pris lors de la discussion de la loi de programme.

En ce qui concerne les canaux et les voies fluviales, nous nous félicitons, en particulier, monsieur le ministre, de ce que, dans l'impossibilité d'utiliser 2.800.000 NF pour la Haute-Seine vous ayez utilisé 2.000.000 de NF pour la liaison Marne-Rhin et 800.000 NF pour la liaison Rhin-Rhône. Nous vous en remercions.

S'agissant des ports, nous sommes beaucoup moins satisfaits. Je me rappelle l'intervention que je fis à ce propos à cette même tribune.

Pour nous le problème était alors de savoir s'il s'agissait d'un noyau autour duquel, sans vouloir l'alourdir de quelques neutrons, pourraient graviter quelques électrons.

Mes chers collègues, je me permettrai d'utiliser nos francs actuels dans les chiffres que je vais avancer. Le plafond de nos espoirs était constitué, pour tous les membres de la commission, par les objectifs du troisième plan de modernisation et d'équipement. Pour les respecter, une inscription budgétaire de 16.600 millions de francs aurait été nécessaire en 1958, 1959, 1960 et 1961. Comme ces chiffres n'ont pas été respectés en 1958 et 1959, pour obtenir le plafond de nos espoirs et de nos possibilités peut-être, il aurait fallu maintenant une inscription budgétaire de 23 milliards. Au lieu de cela, qu'avons-nous ? 8 milliards 200 millions de noyau plus 800 millions d'électrons, soit au total 9 milliards de francs inscrits au budget pour les ports.

Or, ces 9 milliards de francs constituent la somme que, cette année, la ville-Etat de Hambourg a consacrée à l'aménagement de ses accès. En outre, elle a consacré 4 milliards de francs à équilibrer le budget de son port.

Il est d'autres exemples. Tout à l'heure, M. Denvers citait le port de Rotterdam. Vais-je donner aussi quelques chiffres ? 15 milliards de francs ont été dépensés par l'Etat néerlandais pour l'aménagement de Rotterdam, plus 52 milliards de francs d'investissements privés.

Mieux, j'apprenais récemment que le conseil municipal de Rotterdam avait voté un crédit de 10 milliards de francs pour aménager ce qu'il appelle l' « Europoort », destiné à recevoir des cargos de 100.000 tonnes. On déchargera là-bas — on y décharge déjà — à 1.500 tonnes-heure, des minéraliers !

La France entière est donc, pour son installation portuaire, au niveau de la ville-Etat de Hambourg. Voilà où nous en sommes du point de vue portuaire, pour les investissements.

Ne vous étonnez pas, mesdames, messieurs, si votre commission de la production et des échanges ne manifeste que peu d'enthousiasme pour le budget qui lui est présenté. (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur divers autres bancs.*)

Il est un autre aspect du problème — et non des moindres — que M. le président Paul Reynaud a évoqué lors de la discussion du projet de loi de programme, en tenant compte du fait que les crédits que nous votions s'accompagnaient de fonds de concours.

Il faisait remarquer, à cette époque, monsieur le ministre, qu'aux investissements prévus par l'Etat s'ajoutaient ceux des collectivités intéressées, chambres de commerce notamment, et que, sur le plan de la concurrence, il ne fallait pas gager ces investissements par des taxes de péage, ces taxes défavorisant les ports français par rapport aux ports étrangers.

Vous nous avez promis, monsieur le ministre, que des groupes de travail allaient étudier cette question. Je me permets de vous demander : *quid* de ces groupes de travail ? Pouvez-vous nous dire, en quelques mots, où nous en sommes ?

J'ai presque terminé. Je ne veux pas lasser votre patience. Mais, pour moi, la France forme un tout. Il n'y a pas simplement les ports du Nord-Ouest et les ports fluviaux de l'Est : il y a aussi nos ports atlantiques, et nous aurions aimé trouver, dans la partie du budget relative aux routes, les crédits nécessaires à la construction de ces grandes routes transversales qui permettraient aux ports français de la côte atlantique d'être en communication directe avec l'Austrasie, avec le centre de l'Europe de demain, qui sera sans aucun doute, sur le plan industriel et sur le plan commercial, la partie la plus riche et la plus vivante de l'ensemble.

Monsieur le ministre, la commission de la production et des échanges regrette aussi que tant de jeunes fonctionnaires de valeur désertent la fonction publique. Il est absolument nécessaire de donner au corps des ponts et chaussées, qu'il soit terrestre ou maritime d'ailleurs, la place qui lui revient dans l'ensemble de la fonction publique. (*Applaudissements.*)

En terminant, je vous prie d'adresser au directeur des ports et à vos services mes remerciements pour l'extrême obligeance avec laquelle ils ont bien voulu me fournir, sur le plan de la commission, tous les renseignements que je leur ai demandés. (*Applaudissements.*)

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Je vous remercie.

M. le président. La parole est à M. Dusseaulx. (*Appaudissements au centre gauche.*)

M. Roger Dusseaulx. Monsieur le ministre, mes chers collègues, les rapports qui viennent d'être présentés par les deux rapporteurs montrent que la fraction du budget du ministère des travaux publics et des transports que nous examinons est extrêmement importante. En effet les ports représentent un élément essentiel de notre activité économique, cela depuis de très longues années.

Monsieur le ministre, comme les crédits d'équipement inscrits au budget de votre ministère sont fixés comme il vient d'être indiqué, c'est-à-dire par la reconduction des crédits anciens auxquels s'ajoutent ceux de la loi de programme, j'examinerai au-delà du budget lui-même les problèmes que posent ces crédits du point de vue des ports.

En premier lieu j'attirerai votre attention sur le statut des ports, et notamment leur statut financier.

Le statut financier des ports français n'est plus en harmonie avec la situation actuelle et les fonctions qu'ils doivent assumer dans notre économie.

Les rapporteurs ont tracé les grandes lignes. Je les rappelle cependant, car il est bon de bien fixer les idées.

Pour la plupart des ports, les collectivités locales supportent la totalité des dépenses de superstructure et 50 p. 100 des dépenses d'aménagement des accès et des plans d'eau, l'Etat ne concourant pour sa part que dans la limite des 50 p. 100 restants.

Pour les superstructures seules, nous constatons que les ressources des collectivités locales sont déjà insuffisantes ou tout justes suffisantes. C'est dire que, pour la seconde partie, qui est l'essentiel : l'aménagement des ports et des voies d'accès, les sommes considérables qui sont réclamées ne peuvent plus être obtenues selon le statut financier ancien que nous continuons de pratiquer.

Je cite un exemple très simple qui ne comporte qu'un chiffre : l'aménagement de l'estuaire de la Basse-Seine est revenu jusqu'à maintenant à 30 milliards de francs dont la moitié a été fournie par les collectivités locales, ce qui représente une charge écrasante qui les met d'ailleurs dans une situation très difficile. Elle leur interdira d'exécuter les nouvelles tranches de travaux cependant reconnus nécessaires par tous les techniciens et par tous ceux qui se préoccupent de l'aménagement de cette grande voie navigable.

M. Paul Reynaud déclarait, en effet, lors de la discussion de la loi de programme que le vieux système de subvention à 50 p. 100 que nous pratiquons était arrivé à bout de course et qu'on ne pouvait plus l'appliquer sans risquer les plus graves inconvénients.

M. le rapporteur spécial a dit ce qu'il en pensait au nom de la commission des finances tout entière. Je soulignerai un passage de son rapport écrit qu'il n'a pas cité et qui est important :

A propos des « difficultés rencontrées par les chambres de commerce des ports dans le financement des travaux d'équipement », il écrit :

« Comparativement à ce qui existe à l'étranger, le concours qu'elles apportent à l'Etat... » — c'est en effet sous l'angle d'un concours de la collectivité à un élément essentiel de l'ensemble de notre économie qu'il faut considérer le problème — « ... est beaucoup plus élevé et les charges d'emprunt — taux et durée — sont infiniment plus lourdes. »

On l'a déjà dit, ce soir, mais il faut le répéter.

Je ne reprendrai pas les exemples d'Anvers où le financement des ouvrages les plus importants est entièrement assuré par l'Etat, de Hambourg où la ville Etat engage des sommes considérables, de Rotterdam, dont on parle tant — c'est là un élément très redoutable pour l'ensemble des ports français dans la concurrence de demain — Rotterdam, dont les extensions et les créations nouvelles sont en totalité financées par l'Etat néerlandais.

Les charges de cette nature laissées en France aux chambres de commerce doivent être amorties par des péages de plus en plus élevés. Et plus les péages sont augmentés, plus s'accentue la désaffection pour nos ports, au profit de leurs concurrents européens.

M. le rapporteur de la commission des finances conclut cette partie de son rapport — et je l'approuve — par ces mots : « Si aucun effort ne devait être fait dans ce sens il serait vain de penser que nos ports pourraient un jour affronter la compétition du marché commun. »

C'est sur ce point que j'attire l'attention du Gouvernement.

Cette compétition est ouverte et c'est dès à présent qu'il faut œuvrer dans ce sens.

Le rapporteur de la commission des finances et celui de la commission de la production industrielle vous ont parlé d'une aide accrue et de crédits plus importants.

Certes, je les approuve, mais je voudrais aller ce soir un peu plus loin. On ne doit pas seulement se contenter de vous demander, monsieur le ministre, de réclamer à votre collègue des finances des sommes plus importantes, car j'espère bien que vous le faites et je sais que vous n'obtenez pas toujours satisfaction.

Il faut en réalité définir une politique portuaire, car rien ne servirait d'octroyer des crédits si ce n'était pas en fonction d'une politique déterminée.

M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges a rappelé que vous nous aviez promis, au moment de la discussion de la loi de programme, d'exposer prochainement la politique portuaire de la France. L'occasion de la discussion de ce budget serait excellente pour faire cet exposé, car un budget n'est pas seulement la reconduction d'opérations engagées, prolongées par une loi de programme ; c'est la photographie d'une politique. Il serait nécessaire que vous nous donniez à ce sujet toutes les explications.

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Roger Dusseaulx. Volontiers.

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* La politique, si elle ne doit être que celle des ports, n'est pas difficile à définir. Mais ce qu'il faudrait pouvoir déterminer et réaliser, c'est la politique du financement de l'équipement des installations portuaires.

Sinon, à quoi serviraient, comme vous l'avez dit, les crédits de l'Etat, si les chambres de commerce ne peuvent pas suivre le mouvement.

Il ne servirait de rien de commencer la construction d'un bassin, par exemple, dont la charge financière appartient pour 50 p. 100 au budget de l'Etat, si, les chambres de commerce, qui doivent supporter aussi le poids de l'opération, ne pouvaient faire face à leurs obligations ?

M. Roger Dusseaulx. Mon cher collègue, j'arrive justement à ce point, car je ne veux pas me contenter, quitte à retenir quelques instants de plus l'attention de l'Assemblée, de demander au ministre de nous apporter des solutions ; je vais lui en proposer, car je pense que la tâche du Parlement est de soumettre des idées au Gouvernement sur ce qu'il souhaiterait voir réaliser.

Je crois donc que, pour rendre nos ports compétitifs, un certain nombre de conditions doivent être réalisées. Je ne les énumèrerai pas toutes, mais quelques-unes me paraissent mériter d'être rappelées ce soir.

D'abord, est frappant, pour la plupart de nos ports, le morcellement des cargaisons. Il entraîne tout naturellement une élévation des frets ; les navires chargés dans des conditions plus onéreuses doivent faire des arrêts beaucoup plus nombreux. Ainsi, nos ports ne peuvent supporter la comparaison avec d'autres, parfaitement équipés, où les navires chargent des cargaisons complètes.

Je crois donc qu'il faudrait éviter le morcellement des cargaisons et, pour cela, avoir le courage de dire que les ports français ont chacun des vocations particulières. Il ne faut pas demander à tous les ports d'assurer le transit de toutes les cargaisons, mais rendre à chacun sa vocation. Ils se sont créés pour des raisons bien déterminées, qui ont pu varier, mais qu'il faut retrouver aujourd'hui pour leur donner de nouvelles chances de prospérer.

Chaque port doit donc avoir une vocation et, suivant celle-ci, qui doit être conditionnée par la région, par l'arrière-pays, par les voies de pénétration, il faudrait répartir les crédis d'investissements. Car rien ne sert de les disperser, même pour donner satisfaction à de légitimes revendications locales, si, finalement, tout cet effort ne s'inscrit pas dans une politique qui, précisément, détermine cette vocation de chacun.

Bien entendu, une fois cette vocation fixée, il faudra que cet autre département de votre ministère, monsieur le ministre des transports, celui de la S. N. C. F., consente des tarifs qui rendent les ports compétitifs et leur permettent de jouer le rôle correspondant à leur vocation.

Il convient encore, pour éviter le morcellement, et après avoir rendu une certaine vocation à nos ports, de pratiquer une politique des péages. Une telle politique est réalisée actuellement à l'échelon local. Mais j'estime qu'il faut en venir à une politique nationale des péages, à des tarifs nationaux de péages. Je ne dis pas que le péage doit être le même partout ; il doit être harmonisé en fonction de chaque vocation, en fonction de la situation du port.

L'inconvénient des péages locaux tient à ce que ces péages sont fonction des besoins financiers locaux, lesquels d'ailleurs, selon le tonnage manipulé, sont d'un rendement très variable, qui rend incertaines les ressources nécessaires à l'amortissement des emprunts et place les collectivités locales, notamment, dans l'impossibilité d'établir des projets à très longue échéance, du fait qu'elles ignorent ce que sera le rendement du péage local.

C'est donc vers un tarif national de péage qu'il faut, semble-t-il, s'orienter et j'aimerais connaître l'avis du Gouvernement sur ce point. Il n'est pas douteux qu'un tel péage bien calculé permettrait la création, non seulement du fonds de bonifications d'intérêts que demande la commission des finances, mais d'un fonds commun d'investissements déterminés suivant la vocation dont j'ai parlé.

En raison du retard dans les investissements — les rapports des commisisons établissent que les investissements portuaires ont été proportionnellement plus faibles que les autres — il serait indispensable sans doute de compléter les ressources de ce fonds commun par des emprunts à taux d'intérêt réduit, ainsi que le suggère la commission des finances. Mais ce ne serait là qu'un appoint. Ce fonds commun et ce tarif national de péage donneraient satisfaction en fournissant les crédits d'équipement indispensables.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Dusseaulx ?

M. Roger Dusseaulx. Volontiers.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Sur ce point précis des péages, je ne suis pas en accord avec vous, car des exemples prouvent que la taxe nationale de péage serait une sorte de lit de Procuste qui ne conviendrait à personne. Je citerai un cas précis.

Il est des villes qui, sur les côtes de l'Atlantique, ont intérêt à importer des sardines sans droit de péage, afin de procéder à la mise en conserves. S'il en était autrement, ces sardines iraient à certaines usines de pays anciennement sous mandat ou sous protectorat.

Il est d'autres villes qui, au contraire, veulent frapper toutes les pêches de cette taxe parce qu'elles n'encourent pas les mêmes inconvénients.

Entre ces différents centres de commerce, vous risquez de provoquer de nouvelles querelles de terminologie : « navires de mer » ou « navires de pêche » ?

Je vous mets en garde, mon cher collègue, contre le fait qu'un port de pêche et un port maritime ont à faire face à certaines obligations à l'égard de leur hinterland et des industries qui y sont installées : nécessité, parfois, de procéder à des approvisionnements groupés ; nécessité d'imposer là tel péage et, ailleurs, de le faire disparaître. Tout ce qui aurait un caractère national sur le plan du péage pourrait, à mon avis, être très dangereux et aller à l'opposé de ce que nous recherchons. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Roger Dusseaulx. Peut-être me suis-je mal fait comprendre.

Dans mon esprit, le tarif national pourrait être un tarif diversifié, bien sûr ; il ne devrait intervenir que si était fixée, auparavant, la vocation des ports. Je crois que toute politique, même financière, du statut des ports, doit être fondée, d'abord, sur cette détermination qui tient compte de tous les éléments que vous venez d'indiquer.

Ce que je souhaiterais, en tout cas, c'est que pour les travaux très importants d'infrastructure ou d'investissements, il ne soit pas fait appel seulement aux péages locaux, c'est-à-dire variables, soumis à toutes sortes d'aléas, mais à une politique des péages à l'échelon national, qui permette de réaliser le fonds commun susceptible d'assurer les financements nécessaires une fois déterminée la vocation des ports.

J'aimerais connaître l'avis du Gouvernement sur cette thèse. Je lui soumets une idée, quitte à ce qu'il la réfute ; mais nous ne pouvons accepter le maintien de la situation que nous connaissons actuellement.

De toute façon, tout ce qui est superstructure et aménagement superficiel pourrait demeurer à la charge des collectivités locales, lesquelles pourraient financer ces travaux par des droits de quai, par la location des engins et peut-être même, si c'était nécessaire, grâce à une ristourne du fonds commun national.

En dehors de ces questions, d'autres doivent être également étudiées, si nous voulons avoir une politique en matière de ports. Je crois qu'il faut revoir, notamment, le problème du statut administratif des ports français, et j'aborde là un sujet très brûlant.

Les difficultés actuelles de gestion des chambres de commerce, la diversité des modalités de gestion des ports et, quelquefois, l'incohérence de cette gestion, font qu'il est impossible de maintenir le système en vigueur et qu'il importe de trouver d'autres modalités de gestion.

Monsieur le ministre, vous disposez d'une expérience ancienne. Je ne sais pas quelles en sont les conclusions ni ce que vous pouvez nous dire, aujourd'hui, de ce que vos prédécesseurs ont accumulé comme observations depuis 1921. En fait, nous ne savons pas si le Gouvernement, en matière portuaire, est favorable aux ports autonomes ou à ceux qui ne le sont pas.

Une loi de 1921 — vous vous en souvenez, mes chers collègues — avait créé les ports autonomes; Bordeaux, Strasbourg, le Havre firent cette expérience. Qu'en est-il résulté ? Est-ce là une bonne méthode de gestion des ports, est-ce là une mauvaise méthode ? Voilà ce qu'il faudrait savoir. Va-t-on s'orienter vers l'autonomie des ports ou, au contraire, maintenir la gestion par des collectivités locales qui éprouvent plus ou moins de difficultés ?

Je crois qu'il faudrait tenir compte de cette expérience de 1921. Je crois qu'il faudrait, sinon appliquer la loi telle quelle, du moins s'inspirer des indications recueillies depuis 1921, la modifier, fournir un cadre nouveau.

Je crois, en tout cas, qu'il faudrait aller dans la voie d'une plus grande autorité, d'une plus grande responsabilité de gestion de nos ports. Je ne sais pas s'il convient d'aller jusqu'à l'autonomie ; mais il faut que soient assumées des responsabilités et que tous les intéressés d'une région soient associés à la gestion du port qui la dessert, car le port ne doit pas être seulement un instrument dans les mains d'une collectivité locale. Il doit être un instrument au service de la nation tout entière.

J'estime qu'il conviendrait, dans le cadre de la détermination de la vocation des ports, de parler aussi monsieur le ministre, d'une coordination entre ports voisins. J'évoquais tout à l'heure le morcellement des cargaisons. Je suis également frappé par telles concurrences peu justifiées entre ports voisins. Evoquer simplement ces problèmes ne serait-ce pas déjà faire un pas dans la voie d'une bonne coordination ? Cela suffirait peut-être pour régler quelques anomalies qui actuellement nous coûtent fort cher. Il faut envisager des méthodes de coordination entre ports qui se font concurrence, alors que leurs activités devraient, à mon avis, se compléter.

Pour ceux de nos ports qui sont axés sur des voies d'eau importantes pénétrant dans l'arrière pays, il faut réformer le régime de la navigation fluviale, de façon que nos plans d'eau soient complètement et rationnellement utilisés.

Enfin, il y a probablement aussi, dans le cadre d'une nouvelle politique portuaire, à revoir les problèmes de pilotage et de manutention.

Dans les ports maritimes, la manutention est assurée par les dockers. Pourquoi ne pas s'orienter vers la stabilité d'emploi des dockers, qui seraient ainsi permanents et qualifiés, comme cela se fait en Hollande, et comme il en ira bientôt en Allemagne, nos concurrents d'aujourd'hui et de demain ?

Cela donnerait aux dockers des garanties certaines et éviterait, peut-être, maints inconvénients qui pèsent lourdement sur les frets des ports français.

Tel est le sens de mon intervention, que je voulais simplement indicative pour le Gouvernement. J'attends de lui qu'il me dise ce qu'il en pense.

En tout état de cause, le Gouvernement doit agir, réformer la situation actuelle ; il doit nous proposer une politique portuaire qui tienne compte des besoins de notre économie et de son expansion.

Il faut faire des choix. C'est au Gouvernement de choisir. Je lui ai indiqué, pour ma part, les voies dans lesquelles il devrait s'orienter.

Enfin, comme les attributions du ministère ont été découpées en tranches, pour éviter de reprendre la parole tout à l'heure et puisque mon intervention s'adresserait au même ministre, j'ajoute qu'aux problèmes des ports — ces ouvertures sur l'extérieur que je viens d'évoquer — d'autres problèmes sont liés qui sont ceux des voies terrestres et, en particulier, des autoroutes.

Je suis très préoccupé, monsieur le ministre, de la politique française en matière d'autoroutes.

Nous avons appris récemment par la presse que huit projets d'autoroutes étaient en préparation. En fait, l'examen des documents budgétaires nous prouve que cette information de presse est fort différente de la réalité et que la réalisation de ces projets est encore fort lointaine.

Avons-nous une politique des autoroutes ? Le Gouvernement actuel ne nous en a encore indiqué aucune. Je voudrais donc, là encore, lui apporter ma modeste contribution et lui dire comment je vois les choses en ce domaine.

Je crois qu'il ne faut pas construire des autoroutes pour le plaisir de relier tel point à tel autre, afin que cela « fasse bien » sur la carte. Il ne faut pas faire des autoroutes pour faciliter la circulation du dimanche.

L'autoroute est un élément de notre activité économique. C'est un témoignage de l'avenir économique d'une région et non pas seulement une belle réalisation technique.

Il ne faut donc pas envisager ce problème en fonction de la nécessité de « désembouteiller » telle route un peu encombrée au cours des week-ends ou pendant la période des vacances. Il faut construire les autoroutes en fonction des activités économiques de toute nature — même touristiques, considérées alors du point de vue économique — c'est-à-dire en regardant vers l'avenir, en fonction de la politique de déconcentration économique de notre pays, et non pas simplement en se référant à des comptages plus ou moins contestables, qui ne sont que des moyens commodes de connaître l'intensité de la circulation actuelle. Il faut considérer les besoins de demain des régions économiques et prévoir des extensions.

Comme beaucoup d'entre vous, j'ai parcouru des pays neufs. J'ai été frappé de voir qu'en Chine, pour citer cet exemple, où il n'existe presque pas d'automobiles, on prévoit dès aujourd'hui des autoroutes très larges. Pourquoi ? Parce qu'elles sont construites en raison des besoins de demain.

Voilà ce qui me paraît important. Monsieur le ministre, est-ce là ce que vous voulez faire, en tenant compte de l'extension possible de nos régions ? J'espère que votre réponse sera affirmative.

Dans ce cas, que les autoroutes desservent ces régions et n'aillent pas simplement tout droit sur la carte parce que, encore une fois, cela « fait bien » au point de vue du tracé et aussi parce qu'il en coûte moins au budget.

On ne construit pas une autoroute pour le plaisir, mais parce qu'elle doit, demain, rendre des services. Même si elle coûte ainsi un peu plus cher, elle doit s'enfoncer dans la réalité économique du pays.

Je m'excuse de cette très courte intervention complémentaire et je serais heureux si, à la fois, sur la question des ports et sur celle des autoroutes, qui sont les moyens de notre activité économique renaissante et de l'expansion de beaucoup de nos régions de France, le Gouvernement m'apportait ce soir des indications. (*Applaudissements à gauche, au centre et sur plusieurs bancs à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Devemy.

M. Roger Devemy. Monsieur le ministre, bien que nous discutions le problème des voies navigables, rassurez-vous, je ne ferai par une intervention fleuve. (*Sourires.*)

A l'occasion de la discussion des lois de programme, en juin dernier, et tout au long des différentes discussions budgétaires, de nombreux parlementaires ont attiré et attireront l'attention du Gouvernement sur un problème qui nous paraît prendre davantage d'importance de mois en mois, celui de l'aménagement du territoire. Nous connaissons, d'autre part, les graves difficultés qui menancent certaines régions sous-développées alors que d'autres secteurs sont, au contraire, congestionnés par une concentration industrielle qui atteint maintenant le point de saturation.

Je pense, monsieur le ministre, que vous disposez de moyens puissants pour aérer nos économies régionales. Parmi ces moyens, applicables à de nombreuses régions économiques sous-développées mais susceptibles d'expansion, je pense à la création de liaisons fluviales Lorraine-Méditerranée, dont on parle depuis de nombreuses années.

A l'heure présente, nous constatons avec satisfaction les progrès de la canalisation de la Moselle qui permettra aux péniches de 1.500 tonnes de relier Coblence, Thionville et Metz. Un projet existe qui devrait assurer la liaison de Rotterdam à Marseille. Les voies naturelles sont à équiper : Rhin, Moselle, Saône, Rhône. Cette réalisation importante, dont le coût peut être évalué à une somme qui *a priori* paraît lourde, 100 milliards de francs actuels, intéresse à la fois le bassin lorrain, les Vosges, la Haute-Saône, la Bourgogne, et toute la vallée du Rhône. C'est dire, monsieur le le ministre, qu'il s'agit non pas d'un projet d'intérêt local ou régional, mais d'intérêt national, je dirai même un projet européen de première importance.

L'axe de communication naturel Nord-Sud doit passer — pour des raisons que l'histoire nous enseigne — à l'Ouest des Vosges et je suis persuadé que ce choix qui s'impose ne peut nullement porter préjudice à l'Alsace qui nous est chère à tous, en particulier au port de Strasbourg qui gardera sa situation privilégiée sur le Rhin.

Déjà, monsieur le ministre, lors du vote de la loi de programme nous avons — et cela ne vous a pas échappé — voté des crédits qui intéressent justement la liaison de la Marne au Rhin puisque 1.700 millions de francs actuels sont prévus pour 1960. Nous avons également voté — sans aucune réserve — un crédit de 480 millions de francs actuels pour la liaison du Rhône au Rhin. Au début de cette réunion, notre rapporteur de la commission de la production et des échanges signalait — et il s'en réjouissait au nom de la commission — que vous aviez pu prélever ces sommes sur les crédits destinés à l'aménagement de la basse Seine, restés inemployés. Nous n'avons, en ce qui nous concerne, vu aucun inconvénient à cette solution.

Mais certains voudraient susciter une dualité entre deux axes possibles, l'axe Moselle-Saône-Rhône et l'axe Rhin-Rhône. Je crois que c'est une mauvaise querelle. En effet, si nous considérons la géographie locale, nous constatons que tous les produits lourds se trouvent dans le bassin de Lorraine, qu'il s'agisse du charbon de la Moselle ou de la sidérurgie et des scories du bassin de Briey et de Meurthe-et-Moselle et de Moselle. Il est incontestable que les produits lourds se trouvent dans cette région à l'Ouest des Vosges.

On sait que l'Assemblée a toujours suivi le Gouvernement et applaudi aux réalisations accomplies par nos voisins des départements alsaciens au profit du port de Strasbourg, ce port magnifique qui est une des gloires françaises. Nous applaudissons également — bien qu'elle soit génératrice de certaines menaces, non dissimulées, pour les bassins houillers de Lorraine — à la construction de l'oléoduc qui, demain, amènera les produits pétroliers au port de Strasbourg. Mais, de grâce, ne mettons pas en compétition les deux axes possibles !

J'ajoute que, issue du vote, en juin, de la loi de programme, la liaison transversale Marne-Rhin, que vient d'évoquer un collègue, peut donner satisfaction aussi bien aux habitants de l'Alsace qu'à Strasbourg en particulier, sans négliger pour autant les intérêts vitaux des nombreuses régions qui s'échelonnent au long de la Moselle, de la Saône et du Rhône.

Si nous analysons l'état actuel de cet axe Nord-Sud, auquel vous ne manquerez pas de témoigner votre sollicitude, nous constatons que la Moselle est en cours de canalisation de Coblence à Metz et que la décision a été prise de poursuivre les travaux jusqu'à Frouard, près de Nancy.

Au centre, la Saône permet déjà, sur 75 kilomètres, le trafic des chalands de plus de 1.000 tonnes.

Au Sud de Lyon, on connaît les importants travaux réalisés par la Compagnie nationale du Rhône.

Il reste donc à aménager une liaison entre le bassin de la Moselle et celui de la Saône. Mais, dans cette partie à aménager, il existe déjà 170 kilomètres de canaux et de voies d'eau accessibles aux péniches de 280 tonnes. Si l'on porte le gabarit des canaux existants de 280 à 1.300 tonnes, c'est seulement 65 kilomètres de canaux qu'il faudra aménager pour relier la Moselle à la Saône.

On peut donc dire que ce projet ne comporte aucune difficulté technique importante. Si vous vous placez dans les perspectives du Marché commun et de l'expansion économique prévisible pour les dix prochaines années, cette liaison, monsieur le ministre, doit s'imposer à votre esprit comme le démontrent amplement toutes les études faites jusqu'à ce jour.

Vous permettrez à celui des représentants de la Lorraine qui vous parle de vous signaler l'inquiétude qui ne manquerait pas de s'emparer de ses compatriotes si le Gouvernement tardait à préciser sa position en cette matière. Ce serait, d'une part, l'asphyxie de la sidérurgie du bassin lorrain, et, d'autre part, la fin, pour certaines régions sous-développées, le Toulois et les Vosges, par exemple, de l'espérance qu'a fait naître ce projet de voie navigable pour gros tonnage.

Monsieur le ministre, je souhaite ne pas être déçu tout à l'heure ; je souhaite également que vous puissiez nous préciser vos perspectives sur cette réalisation vitale. (*Applaudissements au centre gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Thomazo. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. Jean Thomazo. Monsieur le ministre, lors de la discussion sur la loi de programme, je m'étais efforcé de convaincre cette Assemblée et vous-même que Lacq était un fait national, que pour Lacq, il fallait un port et que ce port était Bayonne.

J'avais indiqué que la Société des pétroles d'Aquitaine, premier exploitant de ce jaillissement, avait effectivement choisi Bayonne pour l'évacuation de ses soufres et avait déjà investi 500 millions de francs anciens dans les installations.

Je vous avais demandé, monsieur le ministre, de nous aider à résoudre le problème des passes de l'Adour qui ont gêné si longtemps l'expansion du port de Bayonne. J'avais ajouté que les travaux des techniciens auxquels s'était adressée notre chambre de commerce avaient abouti à la conclusion qu'une digue d'un coût modéré parviendrait à supprimer la barre.

Le rapporteur spécial de la commission des finances, M. Denvers, a bien voulu évoquer le problème du port de Bayonne dans son rapport écrit et je l'en remercie. Nous lisons en effet :

« Il serait nécessaire également de doter le port de Bayonne de l'équipement indispensable pour l'évacuation du soufre de Lacq par des navires de 10.000 tonnes. Des travaux ont été entrepris cette année qui permettent l'accès des navires de 5 à 6.000 tonnes.

« La construction de la digue de sécurité pour Bayonne, dont le coût est assez élevé, devra faire l'objet d'un examen particulier à l'occasion de l'élaboration du quatrième plan ».

Je remercie M. Denvers de s'être penché avec cette sollicitude sur le port de Bayonne. Mais, monsieur le ministre, bien avant l'élaboration du quatrième plan, les préoccupations de nos régions justifieraient que l'on commence les travaux qui doivent débarrasser les passes de l'Adour de leur ensablement. En effet, ces collectivités locales, justement émues de l'immobilisme de l'administration qui refuse depuis longtemps de choisir une solution dont dépendent leurs lendemains, ont décidé de consentir cette année un effort financier important.

M. Denvers a dit que le coût de cette digue était élevé. Il est de 30 millions NF. Sur cette somme, la chambre de commerce de Bayonne a décidé de payer 5 millions NF ; le conseil général des Basses-Pyrénées vient de voter une subvention de 5 millions NF et les communes de nos régions, Bayonne, Biarritz, Pau ont également voté des subventions. Il en résulte que la part de l'Etat sera réduite à 15 millions NF que nous envisageons très bien de voir étalée sur deux ans.

Monsieur le ministre, les populations sont lasses d'attendre car Bayonne n'est pas seulement le port de Lacq. C'est aussi celui des ensembles industriels que Lacq nous autorise à espérer et dont certains sont déjà réalisés, comme Péchiney qui sera demain le port de l'aluminium, de l'importation de certaines bauxites et Bayonne s'inscrit dans le complexe de la décentralisation industrielle que prônent les ministres de ce gouvernement et dont nous sommes partisans.

Cette région des Basses-Pyrénées, des Hautes-Pyrénées, de la vallée de l'Adour, offre des possibilités immenses d'expansion industrielle et nous disposons de la source d'énergie de Lacq que nous ne pouvons pas ne pas utiliser.

Dans cet esprit et dans ce cadre, monsieur le ministre, et dans notre politique portuaire de demain, vous devez faire sa place au port de Bayonne.

Je vous demande également de penser aux travailleurs des forges de l'Adour qui ne vivent que dans l'espoir que vous réaliserez ces travaux car, tout récemment, au cours d'une réunion avec le commissaire régional Bennet et les directeurs de ces forges, il nous a été dit que l'usine de traitement de réduction directe du minerai par le gaz, que l'on envisage de construire au Boucau, ne pourrait en aucun cas être implantée là si le problème des passes de l'Adour n'était pas réglé.

Pour ces deux régions, monsieur le ministre, je fais encore appel à vous, afin que vous puissiez trouver dans des reliquats de crédits, par exemple, les sommes nécessaires pour répondre à l'effort financier considérable de nos collectivités locales, pour inscrire, cette année, un crédit d'au moins 5 millions NF au titre de la participation de l'Etat à une première tranche de travaux.

Voilà, monsieur le ministre, ce que je vous demande. J'espère que vous me donnerez une réponse favorable. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Rousselot.

M. René Rousselot. Monsieur le ministre, j'attire votre attention sur l'urgence qu'il y aurait à reconstruire deux ponts dans le département de la Meuse.

Le premier est situé sur la Meuse, à Saint-Mihiel. On l'appelle volontiers le pont de Saint-Mihiel parce qu'il est le seul qui permette de parvenir à cette ville. Il est situé sur la route nationale n° 402 et supporte un gros trafic venant de Givry-en-Argonne, de Clermont-en-Argonne et de Bar-le-Duc pour se diriger sur Metz.

Ce pont a déjà été détruit en 1914. Après avoir été reconstruit, il a été de nouveau détruit en 1940, de sorte que, en l'espace de quarante-cinq ans, il a été remplacé pendant trente ans par un pont provisoire, lequel a été détruit trois fois depuis 1940.

Son état actuel inspire des inquiétudes au service des ponts et chaussées qui envisage d'entreprendre dès maintenant des réparations.

Je vous demande, monsieur le ministre, de prévoir la reconstruction de ce pont le plus tôt possible.

J'attire également votre attention sur l'état du pont situé sur la route nationale n° 4 ...

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* Nous discutons, mon cher collègue, du budget des voies navigables.

A signaler que j'ai pris la parole lorsqu'elle m'a été donnée par l'honorable président de séance.

M. René Rousselot. ...à Pagny-sur-Meuse, sur la route de Nancy. Il est inutile que je vous rappelle l'importance du trafic sur cette route. Vous comprendrez aisément, monsieur le ministre, la nécessité et l'urgence de reconstruire ces deux ponts. (*Applaudissements à droite.*)

ROUTES, CHEMIN DE FER ET TRANSPORTS

M. le président. La parole est à M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances pour les routes, les chemins de fer et les transports. (*Applaudissements.*)

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, selon la tradition je ne vous parlerai pas chiffres. Je ne vous présenterai pas davantage mon rapport. Je me bornerai à mettre l'accent sur certains points qui, dans ce projet de budget, soulèvent, selon moi, des questions de principe, et même posent des problèmes politiques.

Tout d'abord, en ce qui concerne les questions de personnel, la commission des finances adresse ses félicitations au ministre des travaux publics et à ses collaborateurs qui viennent de mettre sur pied une réforme administrative touchant le corps des ponts et chaussées et qui est un modèle dans le domaine de l'accroissement de la productivité.

Je passe très brièvement sur le principe : il s'agit, à la base, de donner à tout le personnel des routes des moyens mécaniques de travail, donc d'augmenter son rendement et de profiter des économies considérables ainsi réalisées pour créer les cadres intermédiaires qui font cruellement défaut dans le service des ponts et chaussées, de réaliser de la sorte une promotion des fonctions à tous les échelons de la hiérarchie et de dégager des cadres supérieurs pour de nouvelles tâches, notamment, d'économie régionale et d'études.

Tout cela, bien entendu, se traduit par une économie très sensible dont vous trouvez le montant exact dans le rapport.

Il eût été naturel qu'un tel effort profitât largement au personnel. A quoi servirait, autrement, l'amélioration de la productivité ? Telle était bien, d'ailleurs, la pensée de M. le ministre des travaux publics. Cependant, ses propositions n'ont pas été acceptées.

Je citerai l'exemple du corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat. Sa contribution à la réforme est des plus considérables puisque ses effectifs vont diminuer d'environ 500 unités. M. le ministre des travaux publics avait suggéré, en compensation, d'inscrire au barème de leurs traitements un échelon supplémentaire et de porter l'indice maximum de 475 à 525 par la création d'un grade d'ingénieur divisionnaire. Cette mesure a été refusée par le ministère des finances, qui est l'arbitre en la matière, et ce pour des raisons de référence à d'autres cadres de la fonction publique.

Si ces raisons ont leur valeur sur un certain plan, je suis navré de dire que si l'on généralisait une telle méthode, si l'on refusait au personnel les fruits d'un accroissement de productivité auxquels il a droit, on condamnerait à l'avance toute réforme de structure dans les autres administrations de l'Etat : et là gît un précédent déplorable.

Je regrette qu'aucun représentant du ministère des finances et des affaires économiques ne soit au banc du Gouvernement ce soir pour tirer des enseignements de cette remarque. (*Applaudissements.*)

Hélas ! ce n'est pas tout. On trouve encore d'autres motifs dans ce budget pour regretter certaines conceptions du Gouvernement en matière de personnel.

Je me réfère ici au chapitre du budget qui installe, à côté du ministre, un nouveau service qui constitue l'échelon de tête de ce qui doit être le futur corps d'assistance technique. Initialement, ce corps devait avoir comme noyau les ingénieurs du cadre général des travaux publics de la France d'outre-mer.

Dans ce but, l'ordonnance du 29 octobre 1958 s'était exprimée en des termes très clairs. Elle disait en son article 5 : « les fonctionnaires visés à l'article 4 ci-dessus — c'est à dire justement les fonctionnaires qui comme ceux des cadres généraux des travaux publics de la France d'outre-mer ont des homologues dans les cadres métropolitains — qui n'auront pas encore été intégrés dans les cadres métropolitains, seront constitués en cadres autonomes ».

Or, il circule, dans les bureaux ministériels, un projet de décret portant règlement d'administration publique qui n'emploie plus du tout les termes « cadres autonomes » mais ceux de « corps d'extinction ».

Cette conception, dans son essence, est absolument contraire à la lettre et à l'esprit de l'ordonnance, qui a voulu arrêter tout recrutement de corps mais n'a pas interdit de conserver un cadre ouvert par lequel pourrait transiter des ingénieurs appartenant à d'autres corps. Par contre, constituer un cadre en corps d'extinction — je m'excuse d'employer ici un langage barbare mais administratif — ne peut conduire qu'à des déboires parce qu'un cadre constitué en corps d'extinction ne reçoit aucun sang nouveau, humain ou technique. Il est, de ce fait, condamné à la stagnation et deviendra bientôt une petite armée de hauts grades sans emploi, un tel cadre placé ainsi en dehors de tous les courants de la technique nouvelle sera absolument inapte à rendre les services que l'on attend de l'assitance technique à l'étranger et dans les pays de la communauté.

Il y a plus. D'autres cadres de la France d'outre-mer ont été traités magnifiquement. Je ne suis pas de ceux qui trouvent la mariée trop belle pour ces bons serviteurs de l'Etat. Mais il est inadmissible qu'il y ait deux poids et deux mesures et que ceci joue encore contre le personnel technique de l'Etat.

Tout à l'heure, dans le cas de la participation du personnel des travaux publics aux fruits de la productivité, on a opposé à la demande présentée par les ingénieurs la situation d'autres corps de l'Etat et on leur disait : « Vous ne pouvez pas rompre les parités actuelles ». Ici, on rejette ce même principe de l'égalité de traitement de deux catégories de fonctionnaires, mais encore à l'encontre des ingénieurs.

Pour les uns, on crée des avantages que vous connaissez tous : dégagement anticipé, avec traitement assuré et retraite normale garantie à terme, création d'un corps ouvert de conseillers économiques avec possibilité de recrutement, intégration dans un corps de stagnation. Bref, on ouvre la gamme entière des facilités à l'un de ces corps de la France d'outre-mer ; à l'autre, on ferme tout accès, et on inflige des préjudices de carrière considérables que vous saisirez facilement sur un exemple : des ingénieurs des travaux publics de l'Etat qui, par leur mérite, ont su devenir des ingénieurs en chef anciens, estimés et de capacité fort éprouvée dans les cadres d'outre-mer, vont être appelés à redevenir ingénieurs des travaux publics de l'Etat en France, et cela sans appel possible.

Monsieur le ministre, j'estime qu'il y a là un grave danger pour l'avenir d'une tâche à laquelle, je le sais, vous êtes tout dévoué. Ce péril, c'est le tarissement, je le crains, du recrutement, car une longue expérience a montré qu'on n'arrivait à attirer du personnel dans les territoires d'outre-mer qu'en lui offrant un certain nombre de conditions qui sont justement celles que l'expérience de plusieurs décennies avait permis d'établir et que le projet de règlement d'administration publique dont j'ai eu connaissance supprime d'un trait de plume.

Telles sont les deux questions de personnel qu'il m'a paru important de vous signaler et de vous commenter.

J'en viens maintenant à un deuxième chapitre du budget que la commission des finances m'a chargé de rapporter devant vous, celui qui concerne les routes. Ah ! les routes ! C'est un sujet qui, à juste titre, a toujours passionné l'Assemblée parce que régulièrement, chaque année, elle se trouve devant des crédits qui ne sont jamais à la hauteur de ses espérances.

Je sais qu'il est admis une bonne fois pour toutes par le Gouvernement que le montant des crédits routiers n'est pas fixé en fonction des besoins mais en raison des disponibilités budgétaires. Cette année, on nous dit qu'un effort a été consenti. C'est exact ; les crédits d'entretien routier ont été augmentés. Il y a même plus. Le fonds d'investissement routier avait été supprimé — bel et bien supprimé par l'ordonnance portant loi organique sur les lois de finances : il faut rendre hommage au Gouvernement — je n'ai pas que des critiques à lui adresser, — qui l'a rétabli.

Mais il convient de ne pas s'en tenir qu'aux apparences et de faire un bilan global qui résultera de l'addition de tous les crédits de travaux qui figurent au titre des routes dans tous les postes du budget.

Qu'on ne vienne pas m'accuser de confondre des crédits d'entretien avec des crédits de travaux neufs. Je pourrais répondre que dans les dotations en capital figurent des crédits d'entretien et que des crédits d'entretien servent à des travaux qui devraient être dotés tous en capital, tels que ceux des réparations des calamités, et qu'enfin lorsque sur le fonds d'investissement routier, ont fait des travaux dits de « première sorte » c'est-à-dire d'élargissement et reprofilage on exécute pour partie un travail de grosse réparation, consécutif à un entretien trop longtemps différé.

Par conséquent, mon addition est légitime et cette addition montre que la somme des crédits d'entretien, d'équipement et des crédits disponibles au fonds routier qui représentait 554.703.560 nouveaux francs en 1959 est tombée à 487.650.210 nouveaux francs en 1960, soit 67 millions de nouveaux francs en moins.

Voilà le fait brutal que rien ne peut faire oublier, pas plus l'augmentation des crédits que le rétablissement du fonds d'investissement routier.

Mais puisque je parle de ce fonds d'investissement routier, les crédits qui lui ont été alloués cette année — il faut bien que j'examine leur valeur d'usage — ont été réduits à 220 millions ; ils étaient de 284 millions l'an dernier.

Je crois que le Gouvernement a fait observer qu'en raison de la faiblesse des autorisations de programme qui avaient été accordées les années précédentes il n'était guère possible de dépenser plus de 220 millions, d'où la limitation des crédits de paiement à ce niveau.

Cela est discutable, mais à quelques dizaines de millions de nouveaux francs près, c'est peut-être exact. Mais le fond du problème n'est pas là. Si, réellement, le fait que les autorisations de programme ont été trop faibles au cours des années passées, a empêché d'augmenter cette année les crédits de paiement du fonds routier, il fallait alors, cette année, augmenter substantiellement ces autorisation de programme. Mais ce n'est pas ce qui a été fait, car si l'augmentation est substantielle par rapport aux années précédentes, elle demeure quand même limitée à 250 millions de nouveaux francs, chiffre dérisoire par rapport aux projets routiers du Gouvernement, ainsi que je le montrerai tout à l'heure.

En effet, comment s'analyse l'emploi de ces 250 millions d'autorisations de programme ?

Eh bien ! pour les travaux nouveaux — ceux pour lesquels le fonds routier est fait en principe — les dotations prévues se réduisent, tous travaux secondaires mis à part — grosses réparations, réévaluation de crédits, points dangereux, sécurité — à 86 millions de NF d'opérations nouvelles, soit 8.600 millions d'anciens francs. Pour les autoroutes, elles représentent, en y ajoutant certains crédits d'études et achats de terrains, 62 millions de NF, c'est-à-dire 6.200 millions d'anciens francs. Autant dire que si cela devait être un rythme de croisière, nous n'atteindrions jamais la vitesse nécessaire à la réalisation du programme mis au point par le ministre des travaux publics.

Quel doit être le programme routier ? Le Gouvernement, le ministre des travaux publics et ses services l'ont étudié. On peut dire, d'une manière générale, et en chiffres ronds, pour simplifier, que ce programme exigera, en vitesse de croisière, environ 300 millions de NF pour la mise en état des itinéraires anciens et 300 millions de NF annuels pour l'exécution du programme d'autoroutes de 2.000 kilomètres, qui pourrait être ainsi achevé en une quinzaine d'années.

Remarquez, mes chers collègues — c'est un hasard, mais cela doit être signalé — que nous trouvons déjà deux fois le chiffre 3 : 300 millions pour les itinéraires anciens et 300 millions pour les itinéraires nouveaux (autoroutes). Nous retrouverons tout à l'heure un troisième chiffre de 300 millions pour l'entretien des routes nationales.

D'où pourront donc provenir ces 300 millions pour itinéraires nouveaux à supposer que les 300 millions pour aménagement des itinéraires anciens soient absorbés entièrement par les ressources du fonds d'investissement routier ? Car le fonds d'investissement routier est « plafonné » à des chiffres que nous connaissons maintenant, puisque la loi de finances nous les indique. Le produit de la taxe de 7 p. 100 donnera 397 millions de NF. Je fais abstraction du prélèvement exceptionnel de 112 millions de NF de 1960 et je soustrais les tranches locales.

Il reste donc, en gros, à la disposition du réseau national, 300 millions. Il y a donc 300 millions à trouver ailleurs.

Je ne sais pas où le Gouvernement les trouvera le jour où il sera décidé à mettre en œuvre votre programme, monsieur le ministre des travaux publics.

Mais ils ne peuvent venir que de deux sources, l'une est l'emprunt et l'autre l'impôt par dotations en capital dans le budget. Je ne prétends pas ici vous indiquer la solution à choisir.

En tout état de cause, ce qui compte, ce n'est pas la forme du vase, mais son contenu. Et ce contenu doit être de 300 millions.

Pour compléter le tableau de financement des travaux routiers en France, il reste à fixer le niveau que doivent atteindre les crédits d'entretien. Je pense que, là aussi, l'expérience et la doctrine de vos services l'ont trouvé. Les crédits d'entretien sont encore à un niveau insuffisant et ne permettent l'entretien normal — c'est-à-dire avec une périodicité de six ans — des tapis de revêtement que dans 12 p. 100 des départements. Dans 50 p. 100 des départements, le renouvellement de tapis ne peut s'effectuer que tous les douze ans. A un rythme aussi lent, le réseau se dégrade rapidement et, à l'heure actuelle, on estime à 16 p. 100 la proportion des routes nationales qui nécessitent une réfection complète.

Cette proportion s'augmente de 1 à 3 p. 100 chaque année, selon que l'hiver a été clément ou, au contraire, dur. Pour arrêter le processus de destruction des routes nationales, c'est un crédit nouveau de 300 millions de NF qui serait nécessaire.

Je m'empresse de signaler — et ceci vaut d'être remarqué — qu'à l'heure actuelle le réseau départemental dispose de crédits d'entretien au mètre carré bien supérieurs — et quelquefois du double — à ceux du réseau national.

Ainsi, mes chers collègues, les chiffres deviennent éloquents.

Qu'il s'agisse de maintenir le réseau routier national en état, c'est-à-dire d'éviter les dégradations qui finissent par rendre inévitable une réfection complète, qu'il s'agisse de mener à bien le programme routier par l'aménagement des itinéraires actuels, qu'il s'agisse de construire notre système d'autoroutes, dans chqaue cas, c'est une somme de l'ordre de 300 millions de nouveaux francs qui est nécessaire.

Ma conclusion sera donc très simple.

Il faut, monsieur le ministre, qu'avec votre collègue du ministère des finances, vous arriviez à mettre sur pied un programme annuel de croisière que j'appellerai le programme des trois fois trois, c'est-à-dire 300 millions de nouveaux francs pour l'entretien, 300 millions de nouveaux francs pour l'aménagement des routes nationales et enfin 300 millions de nouveaux francs pour la construction de système d'autoroutes.

A ce propos, je regrette que l'appel que la commission des finances avait lancé au printemps, lors de l'examen de la loi de programme n'ait pas été entendu par le Gouvernement : dans cet appel la commission des finances exprimait son étonnement qu'un secteur de l'équipement national aussi important que le secteur routier ne figurât point dans une telle loi de programme.

Or, comme vous l'avez vu, mes chers collègues, seule une loi de progamme ouvrant pour la route soit des crédits d'emprunt, soit des crédits en capital, permettra de mettre à exécution le programme routier qui est maintenant admis par tout le monde et qui est nécessaire au développement national.

J'en arrive maintenant au titre IV qui concerne les interventions publiques. De celles-ci, je n'ai retenu, pour attirer votre attention, que trois chapitres, l'un concernant les chemins de fer de la Corse, le deuxième certaines économies demandées à la S. N. C. F. et le troisième la politique du Gouvernement à l'égard des transports parisiens.

L'article 39 de la loi de finances ainsi qu'un chapitre du titre IV nous apprennent que les chemins de fer corses vont être supprimés.

La commission des finances, monsieur le ministre, n'a pas d'objection de principe à cette suppression, mais elle s'est trouvée insuffisamment informée sur le sujet et elle a manifesté légitimement son inquiétude dans trois domaines différents. D'où les trois questions qu'elle m'a chargé de vous poser : Qu'allez-vous faire du personnel ? Qu'avez-vous prévu comme transports de remplacement ? Enfin, quels travaux routiers avez-vous commencé à lancer, puisqu'il ne pourra s'agir pour le remplacement que de transports routiers ? (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

La commission des finances serait radicalement hostile à toute solution consistant à licencier le personnel en ne lui accordant qu'une indemnité de licenciement dont on sait qu'au maximum elle ne pourrait représenter qu'une année de salaire. La commission des finances pense aux familles et estime qu'il vaut mieux assurer du travail que des indemnités de licenciement

La commission pense que vous avez dû réfléchir au problème des transports de remplacement. Si vous avez envisagé de supprimer les chemins de fer de Corse, vous ne serez certainement pas pris de court. Quoi qu'il en soit, c'est la suppression de la relation Ajaccio—Bastia qui a soulevé les plus vives inquiétudes. C'est pourquoi la commission a adopté un amendement par lequel elle demande que la suppression des chemins de fer de l'île soit échelonnée et ne soit effectuée qu'au fur et à mesure que les transports de remplacement auront été assurés.

Quant aux travaux routiers dans l'île, cette question est liée à la précédente. L'Assemblée vous sera reconnaissante de lui donner tous éclaircissements et apaisements à ce sujet.

J'en viens aux interventions publiques, c'est-à-dire aux interventions de l'Etat concernant la S. N. C. F.

La commission aurait pensé que le Gouvernement, devant les incertitudes qui règnent encore sur la conjoncture — je parle de la conjoncture économique et de ses conséquences sur le trafic — puisque la commission n'a pas encore été mise à même de se pencher sur le budget de la S. N. C. F., dont je ne sache pas d'ailleurs que le conseil d'administration ait encore arrêté la structure, la commission, dis-je, aurait pensé que le Gouvernement aurait reconduit purement et simplement les chiffres d'intervention prévue pour 1959 en les adaptant, bien entendu, à la situation économique, c'est-à-dire en faisant jouer les changements d'indices économiques. Mais pas du tout. En face d'un chiffre de recettes de 6.297 millions, le Gouvernement prévoit la réalisation

immédiate d'économies dont le produit semble bien maigre, puisqu'il doit atteindre 39 millions, mais dont le principe soulève de graves objections.

Je dis que ces économies seront bien maigres. En effet, pour présenter un tableau complet de la situation, il n'aurait pas fallu parler seulement des dépenses et des économies, mais aussi des perspectives d'augmentation des recettes et faire une balance du tout. J'ai écouté attentivement M. le ministre des finances et des affaires économiques, lorsqu'il est venu devant la commission nous entretenir de la situation générale du pays. Je considère plausibles ses prévisions selon lesquelles l'année 1960 verra une augmentation de la production de 5 à 6 p. 100. Une longue expérience permet de dire que cela se traduira par une augmentation d'environ 40 p. 100 du trafic, soit une augmentation des recettes de l'ordre de 2 p. 100, autrement dit de 130 à 150 millions de nouveaux francs.

Je regrette qu'en face de cette recette supplémentaire de 130 ou 150 millions de nouveaux francs, dont on ne parle pas, ou dont on parlera seulement après le vote du budget, on mette en avant une masse d'économies de 39 millions, dont le principe est des plus critiquables.

Je ne veux pas parler des économies qui concernent la suppression du nuancement tarifaire de la S. N. C. F. et la suppression d'aide aux transporteurs par voie d'eau sur certains itinéraires parallèles. A mon avis, ceci n'est pas autre chose que ce que dans le secteur privé on appelle une entente, qui aura pour conséquence une augmentation des prix de certains produits, tels que le charbon et le vin. Mais mon propos, ce soir, n'est pas d'insister sur ce point. Je tenais seulement à signaler cet aspect du problème.

Une deuxième rubrique comporte une économie de 20 millions. Cette économie est des plus fallacieuses. Elle est intitulée « atténuation des réductions de tarifs consentis à titre commercial par la S. N. C. F. ». Je ne sache pas que ces réductions tarifaires aient jamais donné lieu à des compensations de la part de l'Etat.

La S. N. C. F. a toujours été libre de consentir des réductions tarifaires, et elle l'a toujours fait selon son intérêt ou en fonction des recettes qu'elle était en droit d'attendre. En l'occurrence, ces recettes sont réelles. Au demeurant, sa position a toujours été fondée en la matière sur une stricte comparaison des moyens qu'elle pouvait offrir et des moyens offerts par la concurrence.

Je n'hésite donc pas à dire que toute économie motivée par la suppression de ces restrictions est une économie fallacieuse, et, que le Gouvernement dans cette affaire s'abuse et abuse le Parlement.

Mais il y a plus : cette mesure, je le dis nettement, est antisociale. Lorsque, en janvier 1959, le Gouvernement a opéré un rajustement de certains prix, les tarifs de deuxième classe ont subi une augmentation de 17 p. 100. Ainsi donc, au début de l'année, une lourde augmentation a frappé les usagers. Qui veut-on frapper maintenant ? Les bénéficiaires des billets de famille, de congrès, de groupe, de pèlerinage, de colonie de vacances. De telles mesures, je le répète, sont non seulement fallacieuses, mais antisociales.

Une autre considération intervient. A l'heure actuelle, c'est en France que la recette moyenne kilomètre-voyageur est la plus élevée, puisqu'elle est de cinq francs, alors que, dans les pays voisins, elle est de quatre, de trois ou de deux francs. C'est donc bien la preuve économique que ces tarifs commerciaux consentis par la S. N. C. F. ne sont autre chose qu'un nuancement tarifaire destiné à retenir la clientèle.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'exprimer à vos collègues du Gouvernement l'émotion de la commission au vu de ces projets du Gouvernement, qui sont d'ailleurs très mal explicités. Nous vous demanderons de revenir sur cette mesure, qui ne constitue pas une véritable économie ni intrinsèquement ni en fait, car vous ne nous avez pas encore présenté le bilan complet du budget d'exploitation de la S. N. C. F.

J'en viens au dernier point sur lequel je désirais attirer l'attention du Gouvernement : il concerne les transports parisiens.

Dans le même chapitre du titre IV, nous voyons figurer, pour la première fois, une contribution des collectivités locales au déficit de la Société nationale des chemins de fer français, au titre des transports parisiens.

Pour bien comprendre l'origine d'une telle ligne dans le budget, il faut se référer à l'ordonnance du 7 janvier 1959, relative à la réorganisation des transports parisiens et qui, par dérogation exceptionnelle à tout ce qui avait été pratiqué jusqu'à ce jour, a permis de joindre, pour la région parisienne, le déficit de la S. N. C. F. à celui de la Régie autonome des transports parisiens.

C'est une décision législative qui, vous vous en rendez compte, est très gravement préjudiciable aux intérêts des collectivités locales de la région parisienne.

Mais, dans le contexte présent, il y a une autre décision — non moins préjudiciable — de l'exécutif dans l'ordre économique : c'est le maintien des tarifs à un niveau très largement inférieur à celui qui serait nécessaire pour assurer l'équilibre, et cela par une décision du seul Etat, du seul Gouvernement.

Le gouvernement de l'époque avait d'ailleurs bien reconnu que ces deux décisions mettaient les collectivités locales de la région parisienne dans une situation effroyable ; il avait donc rendu un arbitrage partageant la charge globale du déficit S. N. C. F. et transports parisiens, dans la proportion de 80 p. 100 à la charge de l'Etat et 20 p. 100 à la charge des collectivités parisiennes. Ces proportions ne faisaient d'ailleurs qu'entériner celles qui étaient en fait en vigueur en 1958.

Or, l'article 86 du projet de loi de finances revient sur cet arbitrage et, sans supprimer les charges nouvelles apportées aux collectivités par l'ordonnance, maintient au contraire le déficit de la S. N. C. F. à la charge des collectivités parisiennes et porte leur contribution à 30 p. 100.

En vous reportant au chapitre traitant de la R. A. T. P. vous constaterez que la charge supplémentaire qui en résulte pour les collectivités parisiennes entre 1959 et 1960 est de l'ordre de cinq milliards de francs, chiffre qui correspond fort précisément, au montant des sommes mises à la charge des collectivités locales au titre du déficit de la S. N. C. F. Ces collectivités qui, en effet, ne supportaient aucune charge à ce titre en 1958, supporteront à ce titre, en 1960, une charge de cinq milliards de francs.

Mes chers collègues, cette situation pose une grave question de principe que j'ai exposée devant la commission des finances, celle de savoir si l'Etat pourra à loisir transférer ses propres charges sur les épaules des collectivités locales sans que le Parlement puisse s'y opposer. Nous sommes, en effet, liés par l'article 40 de la Constitution et nous ne pouvons, pour nous opposer à ce transfert, qu'en appeler à la sagesse du Gouvernement, car cette façon de faire peut mener très loin les collectivités locales.

Si je transpose cette politique sur le plan départemental ou régional, cela revient à dire que dans chaque département, dans chaque région, en Lozère ou en Bretagne, on établira un compte global des transports de voyageurs dans lequel, bien entendu, la S. N. C. F. interviendra. Ce compte de voyageurs, vraisemblablement se traduira par un déficit. Le Gouvernement se tournera alors vers les conseils généraux et leur demandera d'aider l'Etat à éponger ce déficit.

Cela n'est pas une vue de l'esprit, mes chers collègues, et vous allez voir que la chose peut venir plus rapidement que vous ne pensez. Vous savez qu'à l'heure actuelle la S. N. C. F. procède à l'étude de la revision de ses tarifs, c'est-à-dire à l'accentuation du nuancement tarifaire. Les propositions d'un tel nuancement sont normales de la part de la S. N. C. F., le nuancement tarifaire devant se traduire en effet sur les lignes à fort débit qui ont un prix de revient plus faible, par un abaissement de tarif permettant à la S. N. C. F. de lutter victorieusement contre les autres moyens de transports.

En revanche, cela se traduira sur les autres lignes et en particulier dans les régions que j'ai citées, par une augmentation de tarif. A ce moment-là si les responsables desdites régions font observer, à juste titre, que l'état plus ou moins avancé de dessèchement économique — pour reprendre les termes de notre président — dans lequel elles se trouvent ne mérite pas un tel traitement, l'Etat leur répondra : vous voulez le maintien de services déficitaires, il faut les payer !

Mesdames, messieurs, telle est la très grave question de principe posée par l'intervention abusive du Gouvernement revenant sur un arbitrage qui avait été pesé soigneusement, car la question est complexe, le 7 janvier 1959. Et que l'on ne vienne pas prétendre, comme je l'ai entendu dire, qu'après tout la région parisienne doit payer pour ses transports, car ce n'est pas son action qui crée le déficit, mais l'action du Gouvernement et vous savez bien pourquoi : non seulement les tarifs ont été maintenus à un taux anormalement bas dans la région parisienne, mais ils ont été abusivement et entièrement distordus. Le responsable, c'est l'Etat. Or n'est-ce pas à celui à qui incombe la responsabilité que doit également incomber la charge ?

Relevez bien ce que je vous ai exposé à propos du nuancement tarifaire sur la grave question de principe du transfert des charges de l'Etat aux collectivités locales et sur les conséquences qui peuvent en résulter à l'avenir lorsque la S. N. C. F. passera à un nuancement tarifaire plus accentué.

Je me résume et je conclus, mes chers collègues.

En ce qui concerne le personnel, la commission des finances invite le Gouvernement à reconsidérer sa situation en fonction des efforts de productivité accomplis. Ceci valant entre autres pour les ingénieurs des travaux publics de l'Etat et le personnel ouvrier des parcs.

En ce qui concerne le personnel d'assistance technique, elle attire son attention sur cette tâche d'intérêt national, sur les

véritables moyens de la mener à bien, sur le respect des intérêts légitimement acquis par ceux qui s'y sont consacrés depuis longtemps.

En ce qui concerne la politique routière, et plus exactement les moyens financiers propres à assurer l'exécution d'un programme routier, elle attire l'attention du Gouvernement sur les « trois fois trois », c'est-à-dire les 300 millions de crédits d'entretien, les 300 millions minimum de crédit à provenir du fonds routier, et qui ont été sérieusement amputés cette année, et sur les 300 millions de ressources à trouver par un autre moyen.

D'ores et déjà cette année des moyens supplémentaires devraient être affectés aux travaux neufs.

Enfin, en ce qui concerne la S. N. C. F., la commission des finances juge fallacieuses et antisociales les économies présentées sous la rubrique « atténuation des restrictions tarifaires consenties à titre commercial par la S. N. C. F. ». Elle juge sévèrement le procédé qui consiste à transférer les charges de l'Etat aux collectivités locales.

Pour ce qui concerne plus spécialement les transports parisiens un amendement a été présenté par notre collègue Tardieu tendant à revenir aux proportions 80 p. 100 et 20 p. 100, mais la commission l'a repoussé, de même qu'elle n'a pas accepté un premier amendement de M. Pléven qui tendait à répartir les charges dans la proportion de 50 p. 100 et 50 p. 100 et qu'elle a également repoussé deux autres amendements de M. Pléven dont l'esprit était de restituer aux collectivités parisiennes la responsabilité de la gestion de leurs réseaux et par conséquent la charge entière de son déficit dans les trois ans à venir, avec diminution progressive de la contribution de l'Etat pendant cette période.

La commission a estimé en effet que l'Etat ne pouvait à la fois restituer aux collectivités parisiennes la responsabilité financière de leur réseau tout en gardant l'instrument essentiel de la gestion qui est la fixation des tarifs.

M. René Pleven. Nous en parlerons demain.

M. Pierre Ruais, *rapporteur spécial.* Enfin, la commission a repoussé un amendement du groupe communiste qui tendait à couvrir le déficit de la R. A. T. P. par de nouvelles contributions patronales.

Telles sont, mes chers collègues, les conclusions de votre commission des finances. (*Applaudissements.*)

M. le président. Avant de donner la parole aux orateurs suivants, j'informe l'Assemblée que la séance ne se prolongera pas au-delà de minuit.

La parole est à M. Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Albert Catalifaud, *rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.* Le rapport que je vous présente est fait au nom de la commission de la production et des échanges et concerne précisément le domaine routier, la S. N. C. F. et les transports de la région parisienne — R. A. T. P. J'essaierai d'être bref parce que le marathon qui s'est établi ici depuis quelques jours et quelques nuits provoque une certaine lassitude.

Mais sur ces questions techniques, il est néanmoins indispensable de donner quelques indications et quelques chiffres. M. Ruais, rapporteur de la commission des finances, a parlé de réforme administrative et je commencerai en disant que, lors de l'examen de la loi de programme n° 55, il s'est instauré un débat sur le programme routier qui était complètement absent de cette loi et que, déjà à ce moment-là, nous avons indiqué les arguments qui militaient en faveur d'une politique routière française. M. Ruais a parlé de la règle des trois fois trois. Déjà au mois de juin dernier, nous avions émis le vœu que le Gouvernement fasse en sorte que les crédits globaux concernant les réseaux routiers atteignent dans les années à venir 90 milliards de francs actuels, ce qui correspond exactement à cette règle des trois fois trois.

Quel est l'esprit qui a présidé à l'élaboration du budget routier pour 1960 ? Il est admis que, dans tous les domaines, le budget de 1960 est un budget de restriction et qu'il ne nous permet pas l'effort indispensable et minimum pour entretenir normalement le réseau routier, sans parler du retard sensible qui a été pris ces dernières années. Je m'associe aux félicitations que M. Ruais a adressées au personnel du ministère des travaux publics qui a osé mettre sur pied une réforme administrative, une réforme de structure de son personnel.

Cette réforme entraîne un effort de productivité assez grand ; elle peut servir d'exemple à beaucoup d'autres administrations étant donné que le besoin se fait sentir d'une réforme administrative générale et que cette réforme partielle d'une seule administration peut s'intégrer entièrement dans la réforme administrative complète souhaitée.

Nous allons voir maintenant quelle est la portée précise et quelles sont les répercussions de la réforme, mais auparavant il faut bien indiquer que les tâches auxquelles ont à faire face les services des ponts et chaussées sont de plus en plus nombreuses et lourdes.

En plus des attributions normales, le service des ponts et chaussées assure toutes les opérations d'entretien et d'amélioration des chaussées du réseau routier départemental et du réseau routier communal ; il s'occupe, en outre, du contrôle des distributions d'énergie électrique, du contrôle des établissements ouverts au public, du contrôle des adductions d'eau dans les agglomérations urbaines et, en collaboration avec les services du ministère de la construction il s'intéresse aux travaux scolaires, à l'équipement sportif, etc., sans oublier le rôle technique très important qu'il joue auprès des collectivités locales.

Si l'on examine le problème des cadres et des effectifs en se référant au tableau figurant à la page 5 du rapport écrit, on constate que les effectifs sont réduits dans la structure de la réforme. Actuellement, les effectifs réels sont nettement inférieurs aux effectifs budgétaires. C'est dire que les ponts et chaussées font un très grand effort pour assurer, dans des conditions plus ou moins bonnes, un service très chargé.

Si nous examinons plus en détail la question du personnel, nous constatons que les cadres supérieurs — ingénieurs généraux, ingénieurs en chef, ingénieurs ordinaires — ont un statut défini par le décret n° 59-358 du 20 février 1959 et que le personnel des cadres supérieurs est à peu près complet actuellement.

En ce qui concerne les ingénieurs T. P. E., le statut propre à ce cadre n'a pas encore pu être mis au point, ce qui est évidemment très regrettable.

La réforme en cours à l'intérieur de ce grade est motivée par une insuffisance de moyens car, pour un effectif budgétaire de 4.011 ingénieurs T. P. E., on compte actuellement 3.458 ingénieurs T. P. E. en métropole. Cette situation doit encore s'aggraver au cours des prochaines années, tant par le manque de possibilités de recrutement que par l'obligation d'affecter des ingénieurs T. P. E. dans les territoires bénéficiant de l'assistance technique de la France.

Cette réforme se traduit à l'intérieur du grade par la suppression de 411 postes et la création de 360 postes d'ingénieurs T. P. E. divisionnaires pris à l'intérieur de l'effectif restant après la suppression de 411 emplois.

Dans ce cadre, l'économie réalisée dans l'ensemble de la réforme étalée sur cinq ans est de l'ordre de 400 à 450 millions de NF.

En ce qui concerne les adjoints techniques, la réforme en cours tend à une modification profonde du corps des adjoints techniques pour en faire le « cadre intermédiaire » sans lequel les ingénieurs n'ont pas la possibilité de remplir leur mission.

La réforme supprime actuellement 2.267 adjoints techniques et nomme 300 chefs de section principaux, 700 chefs de section, 2.000 assistants techniques, 500 secrétaires administratifs et 500 dessinateurs d'études.

La réforme supprime encore 600 commis.

Quant aux conducteurs de chantiers, leur nombre sera ramené de 6.315 à 6.003. L'effectif des agents de travaux sera ramené de 34.429 à 29.869, dont 5.700 agents brevetés et 24.169 agents non brevetés.

Si nous faisons le bilan complet de l'opération de la réforme, nous voyons que, dans l'ensemble du personnel, il y a une sensible réduction et que les points d'indice sont ramenés à l'indice moyen.

Avant la réforme, le total des points d'indice était de 11.220 et, après la réforme, il est de 11.013. C'est dire l'importance de la réforme effectuée par le ministère des travaux publics.

Parallèlement à cette réforme du personnel, il y a une autre réforme, consécutive plus précisément à la recherche de la productivité et qui intéresse plus particulièrement la création et l'utilisation de laboratoires de recherches, de laboratoires d'essais. Il y a également une recherche dans la simplification des méthodes administratives et cette simplification administrative est confiée actuellement à douze départements témoins, en France, qui, en accord avec un bureau d'études privé, recherchent une organisation plus rationnelle et plus simplifiée de l'administration des ponts et chaussées.

Il faut quand même rendre hommage à cette administration, étant donné qu'il y a un fait nouveau, à savoir qu'une administration s'allie avec un bureau d'études privé qui, avec des yeux neufs, devrait voir les choses d'une façon plus rationnelle et arriver, par une coordination avec les services administratifs, à une solution beaucoup plus rationnelle, beaucoup plus simple et susceptible de permettre une productivité beaucoup plus grande.

Parallèlement à la suppression du personnel, le service des ponts et chaussées doit s'équiper et cet équipement est actuellement en cours, en matériel notamment.

Nous en arrivons au problème routier. Si nous examinons un graphique indiquant les crédits qui ont été affectés à l'entre-

tien et à l'amélioration du réseau routier de 1938 à 1958, nous voyons que la courbe est en régression progressive et nous arrivons, en 1959 et 1960, au point le plus bas.

Parallèlement, sur le même graphique la courbe du nombre des véhicules en circulation est en progression constante. Nous reviendrons tout à l'heure sur le nombre des véhicules actuellement en circulation en France.

Mais auparavant, pour donner un exemple des crédits réservés à l'entretien et à l'amélioration des routes, il est absolument nécessaire de rappeler qu'en 1938, les crédits d'entretien des routes nationales s'élevaient à 1.120 millions de francs, soit environ 33 milliards de nos francs actuels.

En 1949, ces mêmes crédits n'étaient plus que de 17 milliards pour un réseau négligé durant les hostilités et par là même fragile. Ils sont restés depuis sensiblement équivalents malgré les augmentations successives du prix des travaux.

Le projet de loi de finances qui vous est présenté actuellement arrête les crédits à 20.238.710.000 francs, soit une augmentation d'un peu plus de 13 p. 100 par rapport aux crédits de 1959.

Dans le même temps, nous avons enregistré un accroissement considérable du parc national des véhicules à moteur qui était de 2.750.000 en 1938, de 2.450.000 en 1946, de 12 millions en 1958 et de 13 millions en 1959.

Dans les 13 millions de véhicules de 1959, on compte 7.100.000 véhicules à quatre roues et 6.300.000 véhicules à deux roues.

D'après les dernières expériences, le nombre des véhicules à quatre roues double en dix ans et celui des véhicules à deux roues en cinq ans.

Parallèlement, un accroissement sensible du poids unitaire des véhicules utilitaires a été constaté, ce poids passant de 25 tonnes — code de 1939 — à 35 tonnes — code de 1954.

Cet amenuisement constant en valeur absolue des crédits affectés à l'entretien du réseau routier national a conduit en 1959 le service des ponts et chaussées à assurer les revêtements superficiels dans la limite annuelle de 14 p. 100 du réseau et les renforcements de chaussée dans la limite de 1 p. 100 de ce même réseau, alors qu'en fonction du trafic et de l'accroissement des charges unitaires des véhicules de transport, le cycle souhaitable serait de 20 p. 100 pour les revêtements et 5 p. 100 pour les renforcements.

Nous pouvons dire ainsi que le retard d'équipement précédemment dénoncé va croissant chaque année.

Dans ces conditions, quel que soit l'effort engagé par l'ensemble du personnel des ponts et chaussées en collaboration avec les laboratoires pour la mise en œuvre de techniques routières toujours plus économiques, quelle que soit la valeur de cet effort que je me plais à souligner, la politique financière poursuivie au cours de ces dernières années conduit inexorablement à la ruine de notre réseau routier.

Nous ne pouvons pourtant pas prétendre que la route n'est pas immédiatement un élément économique important pour la nation. En effet, elle assure actuellement le travail à un salarié sur 17, soit 6 p. 100.

Elle a permis en 1959 une recette fiscale spécifique de l'ordre de 600 milliards, soit 12 p. 100 du revenu national.

Elle favorise le tourisme — l'équivalent en devises de 200 milliards de francs a été dépensé en France en 1957 par des touristes étrangers.

A noter que l'inadaptation de notre réseau routier est de nature à expliquer en partie la désaffection constatée des touristes étrangers à l'égard de notre pays et surtout il faut remarquer que seulement 50 p. 100 de ces touristes visitent la France par route, contre 70 p. 100 en Suisse et 72 p. 100 en Italie.

Par conséquent, il serait abusif de prétendre que la route coûte à l'Etat ; en 1957, la France a consacré seulement 13 p. 100 des recettes de la fiscalité routière à des dépenses d'infrastructure contre 31 p. 100 en Italie, 34 p. 100 en Belgique, 82 p. 100 en Allemagne de l'Ouest et 88 p. 100 aux Pays-Bas.

Si nous voulons tirer une conclusion de ce premier point, nous constatons que notre pays souffre d'un retard d'équipement routier considérable et nous sommes amenés aux constatations suivantes.

Dans les conditions financières définies par le projet de loi de finances pour 1960, ce retard d'équipement ne fera que s'accroître, quels que soient les aménagements administratifs ou techniques retenus, à cause des crédits insuffisants en matière de réalisation de travaux routiers d'entretien ou d'amélioration des routes.

On constate qu'il serait nécessaire que dans les prochaines années les crédits affectés à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier existant soient deux à trois fois plus élevés pour tenir compte des possibilités matérielles de réalisation des travaux, alors que le coefficient d'augmentation devrait être en principe d'au moins cinq pour rattraper le retard pris ces dernières années.

Un programme général d'autoroutes quoique à peu près défini au stade projet des tracés ne peut être précisé ni financièrement en tant que réalisation ni par conséquent en tant que délai de mise en service.

Cette carence est très préjudiciable aux intérêts nationaux tant sur le plan intérieur par répercussion sur l'industrie automobile que sur le plan tourisme et dans le domaine des dépenses consécutives aux accidents.

En contrepartie, le ministre des travaux publics réalise une réforme administrative et de structure des services des ponts et chaussées et accomplit un gros effort d'organisation et de recherche technique dans le sens le plus absolu de la modernisation et de l'évolution actuelle non seulement en métropole mais dans tous les départements et pays réclamant l'assistance technique.

Ces constatations entraînent votre commission à vous soumettre les propositions suivantes : définition d'une politique routière établissant un plan d'investissement à caractère au moins quinquennal pour la conservation du capital routier, patrimoine national ; établissement d'un programme d'autoroutes à réaliser dans le plus bref délai afin de placer notre pays à parité avec les pays européens voisins et permettant l'expansion voulue dans le cadre du Marché commun ; entretien et amélioration du réseau routier existant indépendamment de l'établissement du réseau d'autoroutes ; et, pour arriver à ces fins, la recherche, en 1960, de 15 à 20 milliards supplémentaires, soit par l'émission d'un emprunt, soit par tout autre système financier que le Gouvernement peut nous proposer, et ce sans tenir compte de l'apport des ressources du fonds national d'investissement routier.

J'aborde maintenant le problème du fonds national d'investissement routier. Je ne reviendrai pas sur ce sujet, déjà traité au mois de juin 1959, et sur ce qu'a déclaré le rapporteur qui m'a précédé à cette tribune.

Mais si l'on examine le graphique des ressources de ce fonds depuis sa création en vertu de la loi du 30 décembre 1951, on doit remarquer que les ressources affectées à l'amélioration du réseau routier ont été, jusqu'en 1957, nettement inférieures à celles prélevées par le Gouvernement au bénéfice du budget général. De 1957 à 1959, les ressources consacrées à l'amélioration du réseau routier représentent 55 à 60 p. 100 de l'ensemble des crédits qu'aurait dû recevoir le fonds. Pour 1960, la question est venue à l'étude ces jours derniers ; il est regrettable, évidemment, que l'article 11 de la loi de finances ait permis de prélever sur ces ressources une somme de 11.200 millions alors que notre système routier a tant besoin de crédits ainsi que d'un réseau complet d'autoroutes.

Si l'on traite brièvement ce dernier problème, on se doit de souligner que la France compte 91 kilomètres d'autoroutes en service, 115 kilomètres en construction et 1.797 kilomètres en projet, tandis que les pays voisins disposent d'un réseau d'autoroutes beaucoup plus dense.

Je vais conclure en ce qui concerne le fonds d'investissement routier, car l'heure avance.

M. Jean-Baptiste Biaggi. Nous poursuivons le débat jusqu'à la guillotine, comme on écrivait dans le *Courrier de la colère !*

M. le président. Aujourd'hui, la guillotine fonctionnera à minuit, ainsi qu'il a été décidé.

M. Albert Catalifaud, *rapporteur pour avis.* En conclusion, il paraît indispensable à votre commission de la production et des échanges que l'action du Gouvernement s'inspire des principes suivants : définition et mise au point d'une effective et efficace politique routière ; suppression d'aide de la part du fonds d'investissement routier aux sociétés constructrices d'ouvrages avec application du système à péage ; accélération de l'achèvement de la reconstruction des ouvrages d'art détruits par faits de guerre sur un chapitre spécial afin de supprimer le financement par le fonds spécial d'investissement routier, sauf peut-être pour quelques cas particuliers exceptionnels permettant une liaison routière importante et indispensable dans l'immédiat et dans l'intérêt général.

En ce qui concerne les moyens de transport, presque tout a été dit par M. le rapporteur spécial. Je rappellerai simplement que, s'agissant du réseau ferroviaire de la Corse, la commission de la production et des échanges considère qu'il paraît y avoir dans le processus de l'opération un manque de synchronisation dans le déroulement des diverses phases. Elle estime que l'actuelle route qui relie Ajaccio à Bastia, avec une antenne vers Calvi, sera insuffisante pour assurer les transports quand la ligne de chemin de fer sera supprimée.

En conclusion, nous estimons qu'il convient :

Premièrement, de favoriser la politique d'investissement de la Société nationale des chemins de fer français dans le sens d'une modernisation du réseau et du matériel en recherchant une pro-

ductivité accrue, tout en assurant la possibilité d'un transport rationnel à certaines denrées alimentaires des régions Ouest de la France vers les pays voisins du Marché commun et dans le cadre de l'organisation des marchés-gares ;

Deuxièmement, d'aménager le réseau par fermeture des lignes secondaires non rentables, de manière à favoriser l'équilibre financier intérieur de la société, tout en assurant, en substitution, un moyen de transport adapté aux besoins, sous la direction de la Société nationale des chemins de fer français et tout en ne perdant pas de vue la notion de services rendus par un service public ;

Troisièmement, de reviser un certain nombre de tarifs aux mêmes fins que ci-dessus ;

Quatrièmement, de poursuivre énergiquement une politique de réduction des effectifs dans le cadre d'une organisation administrative tendant à centraliser l'administration supérieure et à organiser les services d'exécution pour une productivité toujours accrue.

Reste un dernier problème, celui de la R. A. T. P. A cet égard, nous ne pouvons que nous associer aux conclusions de M. le rapporteur spécial de la commisison des finances. Ces conclusions sont les suivantes :

Premièrement, tendre vers un équilibre des comptes d'exploitation de la régie par un aménagement des tarifs, en application de l'article 7 du décret n° 59-157 ;

Deuxièmement, réduire la contribution de l'Etat pour le remboursement des pertes de recettes résultant de tarifs réduits éventuellement imposés.

En conclusion, la commission de la production et des échanges a émis un avis favorable à l'adoption du projet de budget pour 1960, quelquefois avec regret, car certains crédits, notamment en matière routière, sont nettement insuffisants.

Nous espérons que dans un proche avenir une véritable politique routière permettra de rattraper le retard de ces dernières années. (*Applaudissements.*)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre des finances et des affaires économiques un projet de loi modifiant et complétant l'ordonnance n° 58-1341 du 27 décembre 1958 instituant une nouvelle unité monétaire.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 392, distribué et renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. le ministre des finances et des affaires économiques un projet de loi complétant l'ordonnance n° 59-235 du 4 février 1959, instituant l'épargne-crédit.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 393, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges, à défaut de constitution d'une commisison spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 3 —

DEPOT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu de M. Gauthier un rapport d'information, présenté en application de l'article 144 du règlement au nom de la commission de la production et des échanges, sur les aménagements de la région du Bas-Rhône et du Languedoc.

Le rapport d'information sera imprimé sous le n° 394 et distribué.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Demain vendredi 20 novembre, à neuf heures, première séance publique :

Nomination de six membres de la commission chargée d'examiner les problèmes intéressant l'administration communale et d'étudier les modifications qui pourraient être apportées à la législation en vigueur ;

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1960 n° 300 (deuxième partie) (rapport n° 328 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Travaux publics et transports :

I. — Travaux publics et transports (*suite*) ;

Travaux publics et transports (annexe n° 25. M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges) (*suite*),
et articles 39, 71 et 86.

Travail et article 63 (annexe n° 24. M. Boisdé, rapporteur spécial ; avis n° 380 de Mme Devaud, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Sahara et article 85 (annexe n° 22 de M. Max Lejeune, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Neuwirth au nom de la commission de la production et des échanges).

Services du Premier ministre :

Section I. — Services généraux :

Energie atomique (annexe n° 20. M. Le Roy Ladurie, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Privet, au nom de la commission de la production et des échanges).

Section VIII. — Administration des services de la France d'outre-mer (annexe n° 21. M. Burlot, rapporteur spécial).

Section IX. — Aide et coopération (annexe n° 21. M. Burlot, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Poudevigne, au nom de la commission de la production et des échanges).

Section X. — Départements et territoires d'outre-mer (annexe n° 21. M. Burlot, rapporteur spécial ; avis n° 339 de M. Renouard, au nom de la commission de la production et des échanges).

Finances et affaires économiques :

II. — Services financiers (annexe n° 11. M. Guy Ebrard, rapporteur spécial).

Education nationale :

Education nationale (annexe n° 9. M. Clermontel, rapporteur spécial ; avis n° 372 de M. Becker, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Anciens combattants et victimes de la guerre (annexe n° 7. M. Chapalain, rapporteur spécial ; avis n° 379 de M. Hanin, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales),
et articles 56 et 57.

Constructions scolaires (annexe n° 9. M. Félix Mayer, rapporteur spécial; avis n° 339 de M. Devemy, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 374 de M. Cerneau, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Enseignement technique (annexe n° 9. M. Weinmann, rapporteur spécial ; avis n° 373 de M. Joseph Perrin au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Jeunesse et sports (annexe n° 9. M. Regaudie, rapporteur spécial ; avis n° 381 de M. Laudrin au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

A quatorze heure et demie, deuxième séance publique :

Questions orales sans débat :

Mlle Dienesch demande à M. le ministre de la santé publique et de la population si le Gouvernement ne compte pas déposer le projet de loi autorisant M. le Président de la République à ratifier la convention internationale du 2 décembre 1949 contre la traite des êtres humains et l'exploitation de la prostitution d'autrui.

M. Fanton expose à M. le ministre de la construction que les efforts faits, tant par ses services que par le commissariat à la construction et à l'urbanisme, pour la région parisienne, pour tenter de coordonner les activités des divers organismes qui se préoccupent du logement des mal-logés, sont loin d'atteindre le but qu'ils se proposaient. Si la réalisation du fichier central des mal-logés pouvait préluder à l'unification des divers organismes concourant au logement dans le département de la Seine, il est malheureusement évident que la liaison entre ce fichier central et les organismes d'habitations à loyer modéré est, en fait, à peu près inopérante, ainsi qu'en témoignent, par exemple, les enquêtes sociales successives, mais toujours identiques, ordonnées par les uns et les autres. Il lui demande : 1° si cette absence de coordination, au moins apparente, ne résulterait pas du fait que les divers offices d'habitations à loyer modéré, notamment, ne transmettent pas automatiquement au fichier central des mal-

logés toutes les demandes qui leur sont faites, laissant aux intéressés le soin de signaler leur situation aux services du logement; 2° s'il ne lui semble pas absolument indispensable de centraliser dans un seul et unique service toutes les demandes de logement des mal-logés, et les divers organismes susceptibles d'attribuer des logements ayant alors l'obligation de choisir leurs locataires parmi les candidatures enregistrées à ce service, sans que cela porte atteinte au principe du libre choix des locataires, conformément aux règles d'attribution qui régissent ces organismes.

M. Seitlinger demande à M. le ministre de l'intérieur: 1° si le Gouvernement a définitivement renoncé au découpage et au regroupement des départements dans leurs limites géographiques actuelles; 2° comment le Gouvernement entend concilier les nouvelles règles de nomination et d'avancement des préfets avec la hiérarchie naturelle des départements découlant de critères démographiques et économiques; 3° si les critères de base du statut des sous-préfets, qui devra tenir compte des nouvelles règles de nomination des préfets, peuvent être définis.

M. Hanin expose à M. le ministre de la construction qu'actuellement les deux secteurs de construction de logements en accession à la propriété, pour les familles de condition modeste, sont les suivantes: 1° secteur Crédit foncier et Sous-comptoir; 2° secteur H. L. M., sous forme de prêts consentis par les sociétés de crédit immobilier et les sociétés coopératives de construction. Ces deux secteurs ne sont pas traités sur un pied d'égalité, bien que, dans la majeure partie des cas, on construise indifféremment des Logécos sur des normes identiques. Les plafonds de prix et des prêts spéciaux (primes à 1.000 francs pour le premier secteur) sont fixés par l'arrêté du 22 mars 1958 et n'ont pas été relevés depuis. L'arrêté du 25 avril 1959 a, par contre, relevé très sensiblement les plafonds de prêts pour le deuxième secteur. De nombreux programmes du premier secteur Logécos ne peuvent actuellement démarrer, faute d'un relèvement des plafonds, et il est à craindre que ce secteur ne soit, à bref délai, totalement inactif. Il lui demande si un relèvement du plafond est prévisible à brève échéance.

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures et demie, troisième séance publique:

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à minuit.*)

Le Chef du service de la sténographie
de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée.

Dans sa deuxième séance du jeudi 19 novembre 1959, l'Assemblée nationale a nommé:

Jurés: MM. Raymond-Clergue, Mercier, Salliard du Rivault, Tebib, Voilquin, Jacson, Laurin.

Jurés suppléants: MM. Forest, Bouchet, Delachenal, Lombard, Becue, Bouhadjera, Clamens.

Désignation de candidatures pour la commission chargée d'examiner les problèmes intéressant l'administration communale et d'étudier les modifications qui pourraient être apportées à la législation en vigueur.

(Application de l'article 26 du règlement.)

Conformément à la décision prise par l'Assemblée dans sa première séance du 12 novembre 1959, la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République présente les candidatures de MM. Boulin, Paul Coste-Floret, Foyer, Mignot, Pic et René Pleven, pour faire partie de la commission chargée d'examiner les problèmes intéressant l'administration communale et d'étudier les modifications qui pourraient être apportées à la législation en vigueur.

Ces candidatures seront soumises à la ratification de l'Assemblée.

QUESTIONS ECRITES

(Application de l'article 138 du règlement.)

Art. 138 du règlement:

« *Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.*

« *Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois.* »

3235. — 19 novembre 1959. — **M. Deshors** expose à **M. le ministre des postes et télécommunications** qu'aux termes de la réponse du 14 janvier 1958 à la question écrite n° 9891, il est précisé que: l'agence Havas, en conformité de l'article 13 du règlement de la convention du 4 février 1946, qui lui concédait la charge de recueillir la publicité dans les annuaires officiels des abonnés au téléphone, a rétrocédé cette charge à l'Office d'annonces, société anonyme, 17, rue Vivienne, à Paris (2e). Il lui demande quel est, en ce qui concerne: *a)* les annuaires de province; *b)* les annuaires de la circonscription de Paris, en 1957 et 1958, le montant total: 1° des sommes encaissées par l'Office d'annonces au titre de la publicité dans les annuaires officiels des abonnés au téléphone; 2° des sommes versées à l'administration des postes, télégraphes et téléphones; 3° des frais d'édition qui incombent à l'administration des postes, télégraphes et téléphones.

3236. — 19 novembre 1959. — **M. Lacaze** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** que l'article L. 658 du code de la sécurité sociale prévoit la possibilité de la création de régime complémentaires de retraite, à caractère obligatoire ou facultatif, pour les organisations autonomes créées par la loi du 17 janvier 1948. Il lui demande: 1° quelles sont les possibilités offertes actuellement aux cultivateurs désireux de se constituer, par des versements complémentaires, une retraite plus substantielle que celle prévue dans le régime obligatoire; 2° si une demande dans ce sens a été déposée par l'organisation autonome d'assurance vieillesse, quelle est la suite qui lui a été donnée; 3° quels sont les motifs qui s'opposeraient, éventuellement, à la création d'un tel régime, qui existe déjà dans les autres organisations autonomes d'assurance vieillesse.

3237. — 19 novembre 1959. — **M. Le Pen** demande à **M. le Premier ministre** s'il est exact qu'une société qui vient de déposer son bilan, laissant un passif important et entraînant la mise au chômage d'un millier d'employés, est redevable vis-à-vis de l'Etat d'une somme d'environ un milliard de francs et si, compte tenu des marchés passés avec certain ministère, il compte ordonner une enquête pour connaître les responsabilités engagées par une telle situation.

3238. — 19 novembre 1959. — **M. Djebbour (Ahmed)** demande à **M. le ministre de l'intérieur** s'il est exact que des « sections administratives », créées à l'image des sections administratives urbaines d'Algérie, et également dirigées par des officiers venant d'Algérie, aient été créées, avec son accord, dans le département de la Seine et si cette initiative a été étendue, ou doit l'être, à d'autres départements métropolitains, et dans l'affirmative: 1° quel est ou doit être l'effectif et la répartition de ces sections administratives en métropole; 2° quelle est exactement leur mission dans des départements qui ne sont nullement sous-administrés et dans lesquels les Français de souche nord-africaine ont l'habitude d'avoir directement accès aux services administratifs de droit commun; 3° quels crédits et quels moyens matériels ont été prévus, en année pleine, pour assurer le fonctionnement de ces sections administratives.

3239. — 19 novembre 1959. — **M. Djebbour (Ahmed)** demande à **M. le ministre de l'intérieur**: 1° s'il a connaissance des conditions dans lesquelles fonctionnent, dans le département de la Seine, des « sections administratives » dirigées par des officiers venant d'Algérie, et vers lesquelles sont dirigées tous les Français de souche nord-africaine ayant à traiter une affaire administrative relevant de la compétence de la préfecture de police; 2° pour quelle raison les Français de souche nord-africaine résidant dans le département de la Seine sont obligatoirement tenus de passer par l'intermédiaire de ces « sections administratives », parfois très éloignées de leur domicile ou même situées dans un autre arrondissement, pour obtenir les renseignements ou documents administratifs qui leur sont indispensables (cartes d'identité, passeports, autorisations de voyage en Algérie, etc.), alors que les Français de souche métropolitaine peuvent s'adresser au commissariat le plus voisin de leur domicile ou, à défaut, directement aux services centraux de la

préfecture de police; 3° s'il n'estime pas que ces mesures présentent un caractère vexatoire ou discriminatoire pour les Français de souche nord-africaine, au moment précis où il leur est donné l'assurance qu'ils sont des « citoyens français à part entière » jouissant d'une égalité absolue de droits et de devoirs avec les citoyens français de souche métropolitaine.

3240. — 19 novembre 1959. — **M. Jean-Paul David** demande à **M. le ministre des armées** à quelle date sera connu le contingent 1960 de la Légion d'honneur pour les réserves.

3241. — 19 novembre 1959. — **M. Chapuis**, se référant au texte du décret n° 58-1467 du 31 décembre 1958, demande à **M. le ministre de l'intérieur** si les services préfectoraux sont appelés à connaître des conditions dans lesquelles sont appliquées par les maires les dispositions de l'article 2 du décret susvisé; et, notamment, si — dans le cas où, par suite d'une possibilité de confusion entre l'autorité qui délivre le permis de construire et la personne du constructeur, il risquerait de ne pas être fait application des mesures visées à l'article 2 du texte susvisé — le budget communal serait tenu de supporter l'intégralité des dépenses consécutives à l'édification d'immeubles présentant les caractéristiques énumérées au paragraphe 1er de l'article susvisé.

3242. — 19 novembre 1959. — **M. Chapuis** demande à **M. le ministre de la justice** si la caisse régionale de garantie des notaires, instituée par le décret du 20 mai 1955, peut éluder le remboursement de sommes déposées par un client en l'étude d'un notaire en vue d'opérations hypothécaires à réaliser, alors que ces sommes ont été déposées au moyen de chèques barrés ou de virements postaux, dont il a été accusé réception, sans cependant que cet accusé de réception soit accompagné de reçu détaché du carnet à souches dont la tenue est obligatoire pour le notaire.

3243. — 19 novembre 1959. — **M. Collette** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'une personne est décédée le 7 juin 1951, laissant: son mari commun en biens et donataire de la quotité disponible (en l'espèce moitié des biens) à charge de rendre à son décès les biens légués à la fille de la *de cujus*, et pour seule et unique héritière: sa fille naturelle reconnue; que le mari donataire étant décédé à son tour le 9 août 1958, la restitution des biens formant la quotité disponible a eu lieu en faveur de la fille et a été constatée par acte authentique en date du 2 avril 1959; que d'après les principes de l'administration, les biens faisant l'objet d'un legs de *co quod supererit* ou de *residuo* doivent être évalués d'après leur valeur au jour du décès du premier institué. Il lui demande: 1° si en la circonstance, la fille peut profiter de l'abattement prévu par la loi du 14 avril 1952, puisque l'administration liquide des droits sur la valeur des immeubles au 9 août 1958, retenant cette date et non celle du décès pour calculer les droits dûs; 2° dans la négative (qui serait contraire à l'équité en raison de l'évolution des abattements en matière successorale en ligne directe), si l'administration se refuse toujours à l'imputation des droits payés par le premier institué sur ceux dûs par les légataires en second (l'accord des parties pour cette imputation étant réalisé).

3244. — 19 novembre 1959. — **M. Falala** expose à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles** que le plus grand désordre règne dans les milieux musiciens français en ce qui concerne les notions de profession et d'amateurisme. Les spécialistes les meilleurs et les plus diplômés trouvent, de ce fait, des difficultés d'emploi qui sont préjudiciables à leurs prétentions les plus fondées et au développement de la musique française. Il lui rappelle que l'ordonnance n° 2339 du 13 octobre 1945 prévoyait, en son article 9, qu'un directeur ne pouvait organiser des spectacles payants qu'en faisant appel à des artistes et à un personnel munis de licences, dont les conditions d'octroi et de retrait devaient être fixées; mais que, jusqu'à ce jour, rien n'a été fait dans ce sens. Il lui demande s'il n'estime pas le moment venu de renoncer à un faux romantisme, facteur d'inefficacité, dans la conception de l'exécutant musicien bohème et libre, et s'il n'envisage pas, par la voie réglementaire, de mettre en application l'article 9 de l'ordonnance visée plus haut en créant une carte professionnelle d'artistes musiciens exécutants salariés.

3245. — 19 novembre 1959. — **M. de Sesmaisons** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que, pour le paiement des fermages fixés à la parité d'une des céréales autres que le blé (seigle, orge, maïs, riz) et dont le prix est fixé annuellement par décret, la question se pose de savoir s'il y a lieu de déduire du prix à la production les taxes qui sont à la charge du producteur. En l'absence de texte permettant la déduction de ces taxes pour le calcul des fermages, il lui demande: 1° s'il est légal de déduire ces taxes; 2° au cas où certaines de ces taxes seulement seraient déductibles, quelles sont celles qui doivent être déduites; 3° s'il ne lui paraîtrait pas opportun de préciser par décret le mode de détermination du prix des céréales secondaires servant de base au calcul des fermages.

3246. — 19 novembre 1959. — **M. de Sesmaisons** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** dans quelles conditions et limites s'exercent: 1° le droit de visite des agents des contributions indirectes à l'égard des viticulteurs et des caves coopératives; 2° le droit de visite des agents des douanes en matière de contrôle de l'utilisation des carburants agricoles détaxés.

3247. — 19 novembre 1959. — **M. de Sesmaisons** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° à partir de quelle date doit s'appliquer le prix du blé-fermage fixé, pour la campagne 1959/1960, par le décret n° 59-1245 du 30 octobre 1959; 2° les mêmes renseignements pour les prix du maïs et du riz servant de base au calcul des fermages.

3248. — 19 novembre 1959. — **M. Bécue** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, depuis un certain temps, ses services, se basant sur l'article 16, paragraphe 4, de la loi du 20 septembre 1948 sur les pensions civiles et militaires de retraite, ont, à l'occasion de révisions individuelles de pensions militaires proportionnelles de dégagés des cadres, ramené le total des annuités liquidables dans ces pensions à 25, services et bonifications comprises. Or, il faut observer que l'article 61 de la même loi dispose que « les pensions concédées antérieurement feront l'objet à dater du 1er janvier 1948, d'une nouvelle liquidation sur la base des nouveaux traitements et soldes compte tenu des annuités qu'elles rémunèrent. Les nouvelles modalités de calcul sont applicables aux pensions concédées sous le régime de la loi du 14 avril 1924, mais sous réserve des exceptions ci-après « et seront liquidées... compte tenu des bonifications exceptionnellement accordées ». Il lui demande pourquoi ses services procèdent au retrait de ces bonifications, alors que la volonté du législateur d'empêcher le retrait aux dégagés des cadres des bonifications qui leur ont été accordées en compensation de leur dégagement prématuré est aussi formellement exprimée.

3249. — 19 novembre 1959. — **M. Laradji** expose à **M. le Premier ministre** que les propriétaires musulmans qui, par suite des événements, ont dû abandonner leur terre et s'installer dans des villages de regroupement, continuent à payer l'impôt foncier. Ces impositions devenues, la plupart du temps sans objet, du fait de l'abandon des terres, devraient être purement et simplement supprimées après enquête effectuée par les autorités militaires ou civiles, les contributions directes se basant le plus souvent sur les anciens rôles. Etant donné la situation douloureuse et souvent tragique des intéressés, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à ces impositions trop souvent arbitraires.

3250. — 19 novembre 1959. — **M. Mahias** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la situation des secrétaires de mairie intercommunaux dont la durée hebdomadaire de travail correspond à 45 heures. Il lui demande si un secrétaire intercommunal: 1° peut percevoir les indemnités qui s'attachent au traitement (résidence et supplément familial) comme son homologue à temps complet d'une commune de 2.000 habitants; 2° peut percevoir lesdites indemnités au titre de chaque commune au prorata de la durée de travail qu'il lui consacre d'après un simple accord entre elles ou si celles-ci doivent constituer un syndicat de communes en vue de répartir le règlement desdites indemnités, étant entendu que le traitement est déjà payé à ce fonctionnaire communal, au prorata de la durée de travail qu'il effectue pour le compte de chaque collectivité.

REPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

MINISTRE DELEGUE AUPRES DU PREMIER MINISTRE

2327. — **M. Roux** rappelle à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** que les agents administratifs locaux des vieilles colonies ont été intégrés dans les services d'Etat à la suite de la transformation de ces territoires en départements. Or, cette mutation semble avoir pour effet de priver ces fonctionnaires de la plupart des avantages dont ils jouissaient sous le régime colonial, notamment en matière de congés, sans que pour autant ils bénéficient des avantages accordés aux fonctionnaires d'origine métropolitaine. C'est pourquoi il lui demande s'il ne convient pas: 1° de supprimer dans la pratique toute discrimination entre fonctionnaires originaires des départements d'outre-mer et fonctionnaires d'origine métropolitaine, contraire à la loi et à l'équité; 2° de reconnaître aux anciens agents locaux les avantages qu'ils ont acquis et dont ils ne doivent pas se voir frustrés. (*Question du 19 septembre 1959.*)

Réponse. — 1° Les fonctionnaires d'Etat quelle que soit leur origine, qui ont leur domicile en métropole au moment de leur affectation outre-mer peuvent obtenir tous les deux ans un congé administratif de quatre mois. Ce régime n'est nullement basé sur la notion d'origine mais sur celle de domicile; il leur a été concédé pour tenir compte du dépaysement qui leur est imposé par un séjour outre-mer; 2° avant

l'intervention de la loi du 19 mars 1946, le personnel local des anciennes colonies pouvait, conformément aux dispositions du décret du 2 mars 1910, lorsqu'il avait accompli un séjour de cinq ans, sans permission ni congé d'aucune nature à l'exception des congés de convalescence, obtenir un congé en métropole de six mois. En application du décret n° 47-2412 du 31 décembre 1947, les fonctionnaires domiciliés et affectés dans un département d'outre-mer peuvent après cinq ans de services, prétendre à un congé de six mois en métropole. En outre, la circulaire du 8 avril 1949 du ministère des finances permet aux chefs de services d'accorder à ces agents une autorisation annuelle d'absence de dix jours. Les anciens agents intégrés bénéficient de ces dispositions.

2829. — M. Seitlinger demande à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** s'il n'envisage pas de modifier l'article 1ᵉʳ du décret n° 59-1066 (*Journal officiel* du 13 septembre 1959) concernant le fonctionnement du fonds d'investissement dans les départements d'outre-mer, afin que la représentation parlementaire des départements d'outre-mer ait les mêmes droits que la représentation parlementaire de la métropole de manière à ce que tous les parlementaires membres du conseil de direction aient voix délibératives eu égard à leur connaissance des problèmes économiques et financiers des départements d'outre-mer. (*Question du 23 octobre 1959.*)

Réponse. — Le décret n° 59-1066 du 10 septembre 1959, modifiant l'ordonnance du 24 septembre 1959 a prévu la représentation du Parlement au comité directeur du F. I. D. O. M. de deux façons différentes: trois parlementaires (deux députés et un sénateur) représentant les commissions des finances des deux Assemblées; six parlementaires (quatre députés et deux sénateurs) choisis parmi les représentants des départements d'outre-mer et désignés par les présidents des deux Assemblées sur présentation des commissions économiques. L'article 1ᵉʳ du décret du 10 septembre susvisé, précise en ce qui concerne ces six parlementaires qu'ils « n'ont voix délibérative au comité directeur que pour les affaires concernant les départements d'outre-mer qu'ils représentent »; c'est en effet, en raison de leur compétence particulière intéressant le département d'outre-mer qu'ils représentent au Parlement qu'une procédure de désignation spéciale, entraînant un droit de vote particulier, a été prévue en ce qui les concerne. Toutefois, il est certain que s'il apparaissait que certaines difficultés pouvaient surgir au sein du comité directeur du F. I. D. O. M. pour l'application de l'article 1ᵉʳ du texte précité, cet article pourrait recevoir les modifications qui s'imposeraient.

AFFAIRES ETRANGERES

2786. — M. Arnulf demande à **M. le ministre des affaires étrangères**: 1° si l'information publiée par un grand hebdomadaire français selon lequel le bureau du F. L. N., installé à New-York dans la 56ᵉ avenue, a reçu de l'administration des postes des U. S. A. l'autorisation de timbrer ses lettres avec le drapeau vert-rouge et la mention « Algéria » est exacte; 2° dans l'affirmative, si le Gouvernement français a élevé une protestation. (*Question du 21 octobre 1959.*)

Réponse. — Il est exact que le bureau du F. L. N., installé à New-York dans la 56ᵉ rue, a, au début de l'année 1959, timbré ses lettres avec l'insigne du mouvement rebelle et la mention « Algéria ». Dès qu'il en a eu connaissance, notre ambassadeur à Washington a élevé une protestation contre cet abus. D'après la législation locale, l'administration des postes américaines n'est pas responsable des marques publicitaires imprimées sur les enveloppes par des machines à timbrer distribuées par des entreprises privées. Le Département d'Etat n'en est pas moins intervenu auprès du postmaster général pour obtenir la suppression de la vignette incriminée, comme nous le demandions. Après une longue procédure juridique qui a abouti à une nouvelle réglementation dans ce domaine, la vignette avec l'inscription « Algéria » a été interdite. Seul, le timbre américain figure actuellement sur les lettres adressées à ses correspondants par le bureau en question.

CONSTRUCTION

2127. — M. de Gracia expose à **M. le ministre de la construction** que les motifs qui ont déterminé, en application de la loi n° 54-817 du 14 août 1954, la rédaction actuelle des articles 42 *bis* et 210 *bis* du code général des impôts, garderont pour longtemps leur valeur après le 1ᵉʳ janvier 1960, date actuellement fixée pour leur caducité. Il lui demande s'il envisage de faire proroger cette législation et, dans l'affirmative, de quel délai minimal. (*Question du 14 août 1959.*)

Réponse. — Aux termes des articles 42 *bis* et 210 *bis* du code général des impôts, les plus-values réalisées à l'occasion de la vente de terrains lotis sont particulièrement exonérées de la taxe proportionnelle et de l'impôt sur les sociétés, à la double condition que le terrain ait appartenu au lotisseur antérieurement au 1ᵉʳ janvier 1954 et que la vente intervienne avant le 1ᵉʳ janvier 1960. Introduites dans le code général des impôts en 1950 pour une durée limitée au 1ᵉʳ janvier 1955, puis prorogées par la loi du 14 août 1954 jusqu'au 1ᵉʳ janvier 1960, ces dispositions ne paraissent pas devoir être reconduites, les personnes susceptibles d'en bénéficier ayant disposé d'un délai suffisamment étendu.

2769. — M. Pinoteau expose à **M. le ministre de la construction** que les extrêmes difficultés de logement créent parfois des situations telles qu'un individu isolé se trouve être hébergé dans une pièce à usage commun, telle une salle à manger. Les pièces de résidence étant occupées par la famille elle-même, ce pseudo locataire n'effectue qu'une occupation nocturne et partielle des lieux. Il lui demande s'il ne pourrait être, dans ce cas, prévu une dérogation aux décrets, c'est-à-dire une majoration tarifaire pour toutes sous-locations, puisque dans le cas d'espèce ci-dessus indiqué, il n'y a pas occupation permanente du local. (*Question du 21 octobre 1959.*)

Réponse. — Les dispositions de l'article 34 *bis* de la loi du 1ᵉʳ septembre 1948 relatives au loyer des locataires procédant à une sous-location ont été modifiées dans un sens libéral par le décret n° 59-1060 du 10 septembre 1959. Il ne paraît pas opportun de prévoir des mesures particulières selon le caractère plus ou moins permanent de l'occupation des lieux par le sous-locataire et d'introduire ainsi une source de contestations sans fin entre propriétaire et locataire.

2842 — M. Frédéric-Dupont signale à **M. le ministre de la construction** que le décret n° 59-606 du 5 mai 1959, modifiant le décret n° 58-1349 du 27 décembre 1958, fait l'objet, de la part des administrateurs d'immeubles, d'interprétations différentes, certaines annihilant les réductions accordées aux familles nombreuses; et lui demande: 1° si, pour un local à usage mixte (habitation et partie profession libérale) d'une superficie totale de 320 mètres carrés, que le locataire occupe avec quatre personnes (trois enfants et son épouse) et a opté pour la majoration de 30 p. 100, la base de calcul du nouveau loyer, à compter du 1ᵉʳ janvier 1959, ne doit pas être déterminée comme suit: surface, 320 mètres carrés; réduction 15 mètres carrés × 4 = 60. Reste 260. Majoration de 30 p. 100: 78; total 338 mètres carrés pour le calcul du loyer, alors que certains administrateurs d'immeubles procèdent comme suit: surface, 320 mètres carrés; réduction 15 mètres carrés × 4 = 60. Reste 260. Majoration de 30 p. 100: 78; à ajouter la réduction, 60; total 398 mètres carrés pour le calcul du nouveau loyer. Cette façon de procéder aboutit à faire payer, pour le même appartement mixte, le locataire habitant avec quatre personnes sur les mêmes bases (2 mètres carrés près) que le locataire habitant seul, savoir: surface, 320 mètres carrés; majoration 25 p. 100: 80; total 400 mètres carrés; 2° s'il n'envisage pas de faire porter, pour les appartements à usage mixte, la majoration uniquement sur la surface professionnelle des locaux (cas du locataire exerçant une profession libérale dans un local distinct de son habitation). (*Question du 23 octobre 1959.*)

Réponse. — La deuxième méthode de calcul exposée par l'honorable parlementaire est la seule valable. Le 2ᵉ alinéa de l'article 15 du décret n° 48-1766 du 22 novembre 1948, modifié par le décret n° 59-606 du 5 mai 1959, ne concerne que les modalités de calcul de la nouvelle majoration pouvant être substituée à celle de 25 p. 100 applicable à la surface corrigée de l'ensemble du local. Il n'est pas envisagé de revenir sur les dispositions des décrets des 27 décembre 1958 et 5 mai 1959, qui évitent les difficultés rencontrées sous le régime antérieur pour déterminer les surfaces ou les éléments réellement consacrés à l'usage ou au souci de représentation professionnels. Le décret du 5 mai 1959 permet de tenir compte, de façon forfaitaire, de la situation familiale du locataire ou occupant pour éliminer de la majoration applicable à l'usage professionnel les surfaces normalement consacrées aux besoins strictement familiaux. L'avantage qu'il apporte est d'autant plus sensible que la surface de l'appartement est proche des besoins normaux de la famille. Dans le cas d'un appartement d'une superficie particulièrement importante par rapport aux besoins familiaux, l'avantage est bien moindre, ce qui paraît équitable.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

2460. — M. Delachenal demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si les organisations appelées « Le Fruit commun » en Savoie sont astreintes au versement forfaitaire de 5 p. 100 sur les salaires, régi par la loi du 6 août 1955 et le décret du 8 octobre de la même année. La négative semble devoir résulter du fait que le rôle du « Fruit commun » consiste seulement à travailler, pour le compte des sociétaires, les produits laitiers procurés par l'exploitation d'une montagne: il s'agit donc bien d'une exploitation strictement agricole et nullement d'une entreprise industrielle ou commerciale. (*Question du 3 octobre 1959.*)

Réponse. — La question posée visant un cas particulier a nécessité une enquête qui est actuellement en cours. Les résultats de cette enquête seront portés aussi rapidement que possible à la connaissance de l'honorable député.

2546. — M. Hostache expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que certains adhérents de caves coopératives ont été verbalisés pour défaut de déclaration de stock au 31 août 1958. Il s'agissait en réalité de vins qu'ils avaient retirés dans les jours précédant cette date, pour des quantités variant de quelques dizaines de litres à quelques centaines de litres, suivant l'importance de l'exploitation. Ces vins avaient été amenés au domicile du coopérateur et étaient réservés exclusivement à la consommation en famille ou su. la propriété. Il lui demande si les vins détenus en un domicile qu'il soit d'un viticulteur ou particulier, quelles qu'en soient les quantités, doivent être déclarés puisque étant arrivés au stade de la consommation. (*Question du 8 octobre 1959.*)

Réponse. — L'article 408 du code général des impôts, qui prévoit la souscription, avant le 1er septembre de chaque année, d'une déclaration des stocks de vins restant dans les caves des récoltants, est général et s'applique, par conséquent, aux adhérents de caves coopératives pour toutes les quantités de vins existant dans leurs chais personnels et, éventuellement, dans la cave coopérative, lors de la déclaration, à compris celles qui sont réservées à la consommation familiale. L'article 1er du décret n° 57-593 du 17 mai 1957 précise d'ailleurs que la déclaration des stocks doit mentionner si les vins détenus sont destinés à être commercialisés ou si, au contraire, ils sont réservés à la consommation familiale. Par contre, les simples particuliers n'ayant pas la qualité de récoltants n'ont pas à souscrire de déclaration des stocks de vins.

2549. — M. Pianta rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** la réponse faite le 5 septembre 1959 à la question écrite n° 1849 et lui expose que le problème du rajustement des indices des personnels communaux ne peut faire l'objet d'une appréciation limitée aux seules questions de parité entre agents des collectivités, mais doit être replacée dans un contexte beaucoup plus général. Il lui demande: *a*) si la décision du département des finances de surseoir à toute revision indiciaire est antérieure ou postérieure à la parution du décret n° 58-1455 du 29 décembre 1958 (*J. O.* du 4 janvier 1959) modifiant le classement indiciaire d'un grand nombre de grades et emplois des personnels civils de l'Etat; *b*) dans l'hypothèse où elle serait antérieure, comment il concilie l'affirmation de son opposition de principe à toute demande de revision indiciaire dans les différentes administrations du secteur public et à toute mesure dérogatoire avec la revision opérée par le texte précité; *c*) dans l'hypothèse où elle serait postérieure, s'il n'estime pas profondément injuste la situation faite au personnel communal. En effet, la décision de surseoir à toute demande de revision nouvelle aurait été prise après une revision très étendue intéressant un grand nombre d'emplois de l'Etat et épuisant, selon toute vraisemblance, le contentieux en la matière, alors qu'auraient été systématiquement négligées les demandes de revision du personnel communal, au demeurant fort limitées, et par ailleurs très anciennes puisqu'elles ont déjà fait l'objet en juin 1956 d'un avis favorable émis par la section du personnel de l'ancien conseil national des services publics. (*Question du 8 octobre 1959.*)

Réponse. — Il est porté à la connaissance de l'honorable parlementaire que, sur la demande du ministre de l'intérieur, la question du rajustement éventuel des indices des personnels communaux continue à faire l'objet d'études attentives. Pour situer cette question, il convient de rappeler que la décision du Gouvernement tendant à surseoir, pour une certaine période, à toute revision indiciaire dans le secteur public est une mesure de portée générale. Elle ne présente donc aucun caractère discriminatoire à l'encontre des agents communaux. A cet égard, il faut souligner que, contrairement à ce que paraît penser l'honorable parlementaire, de très nombreuses propositions de reclassement formulées en faveur de diverses catégories d'agents de l'Etat ont été repoussées au cours de l'année 1959, en application de la politique générale de stabilité qu'entend suivre le Gouvernement: « le contentieux » en la matière reste donc très important. Quant aux améliorations indiciaires, limitées, admises au profit de certains fonctionnaires de l'Etat par le décret du 29 décembre 1958, auxquelles se réfère l'honorable parlementaire, elles n'ont fait que traduire des décisions déjà virtuellement acquises au début de l'année 1958.

2604. — M. Charvet expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas suivant: d'un côté, le frère (A) et la sœur (B) sont propriétaires en suite de succession et donation-partage, et chacun pour une moitié indivise, de biens situés dans la commune de X. De l'autre, le frère (C) et la sœur (D) sont propriétaires, dans les mêmes conditions, de biens situés dans la commune de Y. Les propriétés rurales, de part et d'autre, sont sensiblement d'égale valeur. A et D sont mariés et habitent X. B et C sont mariés et habitent Y. L'intention des parties est de procéder à un échange. De manière à ce que chacun des deux ménages dispose de la propriété entière des biens qu'il exploite au lieu du siège de l'exploitation, qui est celui de son domicile légal, les deux belles-sœurs échangeraient leurs droits indivis respectifs. Il lui demande: 1° si cet échange de droits indivis sur des propriétés rurales situées dans des communes non limitrophes peut bénéficier des avantages juridiques et fiscaux édictés par les lois des 3 novembre 1884 et 9 mars 1941, et notamment si la condition de contiguïté est remplie quand les droits indivis reçus en échange, à titre de propres, sont contigus à une propriété divise (ou des droits indivis) appartenant en propre au conjoint; 2° si les solutions favorables admises, d'une part, pour l'échange de droits indivis contre un immeuble situé dans des communes non limitrophes, d'autre part pour l'échange d'un bien de communauté contre un bien contigu à un bien propre ne peuvent être étendues, partant du même esprit et visant au même but social et économique, au cas d'échange de biens indivis contre d'autres biens indivis, alors que les biens échangés de part et d'autre sont ainsi contigus aux biens du conjoint. (*Question du 13 octobre 1959.*)

Réponse. — 1° et 2° Ces questions comportent une réponse négative dès lors qu'aucun des biens échangés n'est contigu aux propriétés de celui qui le reçoit (cf. article 1er de la loi du 3 novembre 1884; article 37 du code rural).

2620. — M. Lebas demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si, eu égard aux sacrifices demandés aux contribuables et au lourd programme de 1959-1960 du Gouvernement exigeant un dévouement sans réserve des fonctionnaires, le moment n'est pas venu d'introduire dans la loi de finances en préparation les dispositions de la loi de finances de 1945 et de rétablir la validité de l'ordonnance du 6 janvier 1945 supprimant tous textes, lois et règlements de circonstance et portant: revision des emplois de l'Etat; suppression des emplois inutiles; gratuité des missions accessoires attachées à la fonction principale; respect de la classification des traitements des fonctionnaires. (*Question du 13 octobre 1959.*)

Réponse. — L'ordonnance du 6 janvier 1945 portant réforme des traitements des fonctionnaires à laquelle fait allusion l'honorable parlementaire s'inscrivait dans le cadre d'une remise en ordre de situations nées de la guerre. De telles dispositions ne sauraient, pour cela, apporter une solution d'ensemble aux problèmes évoqués qui commandent plutôt une réforme des structures de l'administration. C'est précisément cette réforme que le Gouvernement a entendu promouvoir en créant la commission de la réforme administrative, aux travaux de laquelle il apporte toute son attention.

2652. — M. Dutheil demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quelles mesures il envisage de prendre afin de donner aux communes les moyens d'organiser des centres de secours contre l'incendie et si, notamment, toutes modifications utiles ne pourraient être apportées à la législation actuelle afin que les communes soient autorisées à procéder à des emprunts dont le produit servirait à la construction de casernes de pompiers. (*Question du 13 octobre 1959.*)

Réponse. — La législation actuelle n'interdit pas aux collectivités locales de contracter des emprunts pour la construction de casernes de pompiers.

2654. — M. Rieunaud demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quelles économies le Gouvernement a réalisées à la suite de la suppression de l'exonération de la taxe sur les postes de télévision précédemment accordée aux mutilés à 100 p. 100. (*Question du 13 octobre 1959.*)

Réponse. — Il convient de préciser tout d'abord que le décret n° 58-963 du 11 octobre 1958 n'a pas exclu du bénéfice de l'exemption de la taxe sur les postes de télévision tous les mutilés à 100 p. 100, mais seulement ceux d'entre eux qui disposent de ressources suffisantes, c'est-à-dire qui sont assujettis à l'impôt sur le revenu des personnes physiques. Mais en même temps, ce texte a étendu l'exemption de la taxe à de nouveaux bénéficiaires: les mutilés du travail et les invalides civils affligés d'une infirmité à 100 p. 100. Au total, le décret précité, loin de procurer une économie, entraîne une perte de recettes pour le budget de la radiodiffusion-télévision française.

2722. — M. Mariotte expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les sociétés par actions dont les titres ne sont pas cotés n'ont aucune possibilité juridique d'opérer le regroupement de leurs titres, ce qui présente dans certains cas les plus graves inconvénients. On a objecté que les petits actionnaires pourraient être lésés du moment qu'il s'agit de titres non cotés, mais alors on ne comprend pas pourquoi le regroupement a été prescrit pour les parts sociales de sociétés à responsabilité limitée. Il semblerait indispensable de reprendre la question au moment de l'introduction du franc lourd, car on ne voit pas comment, par exemple, telle société que l'on pourrait citer au capital de 12 millions de francs divisé en 120.000 actions de 100 francs serait susceptible de fonctionner avec des actions au nominal de 1 franc. Il lui demande de lui faire connaître son point de vue à ce sujet. (*Question du 20 octobre 1959.*)

Réponse. — Les dispositions à prendre pour permettre le regroupement des actions qui ne sont pas admises à une cote, tout en sauvegardant les intérêts des actionnaires des sociétés considérées, sont actuellement à l'étude. En tout état de cause, l'institution du nouveau franc ne peut avoir d'incidence directe sur la situation de ces sociétés.

INTERIEUR

2877. — M. Denvers demande à **M. le ministre de l'intérieur** si une commune ayant un de ses agents détachés dans une autre administration peut être autorisée à verser, si cet agent perçoit un traitement supérieur à celui qu'il percevait au service de ladite commune: 1° le complément de traitement; 2° la contribution à la C.N.R.A.C.L. calculée sur le traitement le plus important. (*Question du 27 octobre 1959.*)

Réponse. — 1° Un traitement ne peut être versé que pour un service fait. Une commune ne peut donc verser à l'un de ses agents détaché dans une autre administration un complément de traitement lorsque la rémunération attachée à l'emploi de détachement est inférieure à celle que pourrait percevoir l'agent intéressé dans son administration d'origine. Si le traitement versé par l'administration

de détachement est supérieur à celui dont pourrait bénéficier l'agent intéressé dans son administration d'origine, il va de soi qu'aucun problème ne peut se poser; 2° aux termes de l'article 560 du code de l'administration communale, les cotisations versées à la C. N. R. A. C. L. doivent être calculées sur le traitement afférent au grade et à l'échelon de l'intéressé dans son administration d'origine. Il n'est donc pas possible de calculer les cotisations en se basant sur le critère du traitement le plus important.

2936. — M. Tomasini expose à **M. le ministre de l'intérieur** que les services d'enseignement de la préfecture de la Seine réclament à un professeur de sciences économiques et humaines de la ville de Paris, chargé d'une délégation pour l'année en cours en vue de la constitution de son dossier réglementaire, la remise d'un « certificat de nationalité », alors que l'intéressé, bien que n'appartenant pas aux cadres, est déjà titulaire de plusieurs années de service public et que son conjoint est lui-même fonctionnaire. Il demande si, dans le cadre de la simplification des formalités administratives, la fourniture de ce certificat de nationalité, qui entraîne de longues et difficiles démarches pour la réunion de documents destinés à prouver non seulement la nationalité française de l'intéressé et du conjoint, mais aussi des parents et des grands-parents de ceux-ci, suivant une procédure rappelant fâcheusement certaines pratiques du régime de fait de Vichy, ne pourrait pas être avantageusement remplacée par la simple production, auprès de l'administration compétente qui en prendrait note, de l'une des nombreuses pièces officielles où apparaît la nationalité, telles que: passeport, carte d'identité nationale, carte d'électeur, extrait de naissance, livret militaire. (*Question du 30 octobre* 1959.)

Réponse. — Si, d'après le code de la nationalité française, le certificat de nationalité fait foi, jusqu'à contestation judiciaire, de la nationalité française de son titulaire, l'opportunité de lui substituer une autre pièce pour servir de preuve de l'allégeance française lors de la constitution d'un dossier de fonctionnaire, ne peut être examinée que par le ministre qui a arrêté les modalités d'établissement du dossier.

JUSTICE

883. — M. Waldeck Rochet expose à **M. le ministre de la justice** que les locataires ou occupants de bonne foi, titulaires d'une allocation ou d'une pension de vieillesse, sont expulsés de leur logement en application des articles 19 et 20 de la loi du 1er septembre 1948; que de telles expulsions de personnes âgées, occupant les lieux souvent de longues années, sont particulièrement inhumaines. Il lui demande les dispositions qu'il envisage de prendre ou de proposer au Parlement afin: 1° de surseoir à toute mesure d'expulsion des personnes âgées de soixante-cinq ans ou de soixante ans en cas d'inaptitude au travail à moins que le relogement des intéressées ait été assuré dans des conditions d'hygiène normale et correspondant à leurs besoins et à leurs possibilités; 2° de prévoir que dans toutes les communes le droit de reprise du propriétaire ne pourra s'exercer à l'encontre des locataires ou occupants de l'espèce que dans les conditions fixées par l'article 18 de la loi du 1er septembre 1948. (*Question du 5 mai* 1959.)

Réponse. — La question ci-dessus, posée sous forme de question orale et transformée en question écrite par application de l'article 134 (alinéa 4) du règlement de l'Assemblée nationale, est rédigée dans des termes identiques à ceux de la question écrite posée sous le n° 402, le 14 mai 1959, par l'honorable parlementaire. Elle comporte la même réponse que celle publiée au sujet de cette dernière au *Journal officiel* des débats parlementaires du 19 juin 1959, page 926.

2622. — M. Becker expose à **M. le ministre de la justice** le cas particulier d'une succession, lors de l'ouverture de celle-ci, différentes machines agricoles ont été mises sous séquestre et un huissier en a été commis comme gardien. Au moment du partage, on s'aperçoit que ces machines ont disparu et que, selon toute vraisemblance, elles ont été enlevées par l'un des héritiers. Il lui demande: 1° quels sont les moyens d'action à la disposition des autres cohéritiers, surtout qu'averti des faits le parquet n'y a donné aucune suite, couvrant ainsi la négligence de l'huissier. Il est précisé que la mise sous séquestre n'a jamais été levée; 2° quelles sont les sanctions encourues par les personnes enlevant des objets mis sous séquestre par décision de justice. (*Question du 13 octobre* 1959.)

Réponse. — 1° Aux termes de l'article 792 du code civil « les héritiers qui auraient diverti ou recélé des effets d'une succession sont déchus de la faculté d'y renoncer: ils demeurent héritiers purs et simples nonobstant leur renonciation sans pouvoir prétendre à aucune part dans les objets divertis ou recélés ». Les juges du fait apprécient souverainement les circonstances qui sont constitutives du recel. Outre la sanction du recel découlant de l'article 792 susvisé, il apparaît — sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux — qu'il pourrait être fait application de l'article 1382 du code civil pour assurer, le cas échéant, la réparation de la partie du préjudice que l'article 792 ne couvrirait pas, cette action étant également susceptible d'atteindre les tiers qui ont participé frauduleusement comme complices aux actes de recel ou qui les ont facilités par leur négligence. 2° L'« enlèvement » d'objets mis sous séquestre par décision de justice peut constituer, suivant les circonstances dans lesquelles lesdits objets auraient été détournés, détruits ou soustraits, une infraction aux articles 400, paragraphes 3 et 4 (détournement d'objets saisis), ou 378 (vol) ou 406 (abus de confiance) du code pénal. Seule la connaissance exacte du cas d'espèce pourrait permettre d'apprécier si l'« enlèvement » est de nature à motiver des poursuites pénales pour l'une des infractions définies ci-dessus. D'autre part, il y a lieu de noter que les personnes lésées qui estimeraient que l'« enlèvement » constitue une infraction pénale peuvent se constituer partie civile et demander réparation par cette voie.

2707. — M. Commenay expose à **M. le ministre de la justice** que le département des Landes comprend trois tribunaux d'instance: Mont-de-Marsan (douze cantons), Dax (douze cantons) et Saint-Sever (quatre cantons); que, normalement, le tribunal d'instance de Saint-Sever aurait dû conserver dans son ressort les huit cantons de l'ancien tribunal de première instance, à l'instar de ce qui s'est passé dans les sièges supprimés des départements voisins (Orthez, Mirande, Condom et Bazas). Il lui demande quelles sont les raisons de la mesure spéciale prise à l'encontre de l'ancien ressort de Saint-Sever. (*Question du 16 octobre* 1959.)

Réponse. — Sur le plan du tribunal d'instance, le rattachement de quatre cantons (Amou, Mugron, Tartas-Est, Tartas-Ouest) de la circonscription de l'ancien tribunal de première instance de Saint-Sever au tribunal d'instance de Dax ne semble pas présenter plus d'inconvénients pour les justiciables que n'en aurait comporté leur maintien dans le cadre du tribunal d'instance de Saint-Sever. Ce rattachement présente par contre des avantages certains sur le plan du tribunal de grande instance. En effet, la ville de Dax, siège du tribunal de grande instance des cantons intéressés est plus proche et semble plus facilement accessible pour la majorité de leurs habitants que celle de Mont-de-Marsan qui eût été le siège de leur tribunal de grande instance si ces cantons étaient demeurés dans la circonscription du tribunal d'instance de Saint-Sever. Dans l'hypothèse où l'honorable parlementaire jugerait meilleure une répartition différente, les propositions précises qu'il pourrait formuler, à cet égard, feraient l'objet d'un examen attentif et seraient soumises à l'appréciation du conseil consultatif de la réforme judiciaire et, le cas échéant, à celle du conseil de l'organisation judiciaire.

2708. — M. Commenay expose à **M. le ministre de la justice** que l'arrondissement judiciaire de l'ancien tribunal de Saint-Sever (Landes), qui comprenait huit cantons, était rattaché au tribunal de Mont-de-Marsan mais que, lors de la réforme judiciaire de décembre, alors que la plupart des tribunaux rattachés étaient absorbés par le tribunal de rattachement, il en allait autrement pour l'arrondissement de Saint-Sever: quatre cantons seulement étaient dévolus à Mont-de-Marsan, tandis que les quatre autres passaient curieusement dans le ressort de Dax. Cet éclatement ne tenant aucun compte des intérêts et des habitudes des justiciables, il lui demande quels ont été les motifs de cette exceptionnelle décision. (*Question du 16 octobre* 1959.)

Réponse. — L'honorable parlementaire est prié de se reporter à la réponse faite à la question n° 2707, du 16 octobre 1959 dont l'objet est étroitement lié à celui de la présente question, en raison de la corrélation obligatoire entre les limites des circonscriptions des tribunaux d'instance et celles des circonscriptions des tribunaux de grande instance.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

2576. — M. Waldeck Rochet expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que, par suite des nouvelles conditions de remboursement des honoraires et frais d'électroradiologie instituées par le décret et l'arrêté du 31 décembre 1958, par suite de l'insuffisance des crédits affectés à son ministère pour l'année 1959, de nombreuses entreprises de l'industrie radiologique ont, soit réduit les horaires de travail de leur personnel, soit procédé à des licenciements. Il lui demande: 1° si le montant des crédits affectés au ministère de la santé publique sera plus élevé en 1960 qu'en 1959; 2° dans l'affirmative: de combien, dans quelle mesure cette augmentation de crédits permettra-t-elle de développer l'équipement hospitalier; 3° s'il entre dans ses intentions d'assurer à l'industrie radiologique une charge de travail susceptible d'assurer le plein emploi aux travailleurs de cette industrie. (*Question du 8 octobre* 1959.)

Réponse. — 1° Le montant global des autorisations de programme inscrites au budget du ministère de la santé publique en faveur des opérations d'équipement sanitaire était de 4,9 milliards au titre de l'année 1959. Le chiffre correspondant qui figure dans le projet de loi de finances pour 1960 s'élève à près de 8,5 milliards; 2° si ce dernier chiffre est adopté par le Parlement, l'augmentation des crédits destinés à l'équipement sanitaire sera de 3,6 milliards de 1959 à 1960. Le programme envisagé comporte, notamment: la construction de cinq hôpitaux, d'un centre anticancéreux, d'un centre médico-diététique, de deux hôpitaux psychiatriques, d'un centre de réadaptation fonctionnelle. L'achèvement de cinq hôpitaux psychiatriques. La modernisation et l'extension de treize hôpitaux et d'un centre anticancéreux. L'adaptation à l'enseignement de deux hôpitaux parisiens; 3° le marché de l'industrie radiologique est alimenté à la fois par les commandes du secteur privé et du secteur public. Le ministère de la santé publique ne peut agir — et d'une façon indirecte — que sur les commandes du secteur privé. On vient de voir que les crédits d'investissement sont en augmentation. L'industrie radiologique bénéficiera à échéance plus ou moins proche de la part des crédits qui reviendra à cette branche d'activité des établissements sanitaires. Quoi qu'il en soit, et bien que l'industrie radiologique relève du ministère de l'industrie et du

commerce, le ministère de la santé publique et de la population a mis à l'étude les mesures qui pouvaient être de sa compétence pour atténuer les effets de la crise qui semble sévir dans ce secteur. Pour connaître les perspectives exactes du marché de l'industrie radiologique en ce qui concerne les établissements sanitaires publics, il a été procédé à une enquête afin d'établir les besoins des hôpitaux pendant les cinq prochaines années. Les résultats de cette enquête, en cours de dépouillement, seront transmis aux constructeurs; ces derniers disposeront donc d'éléments précis pour l'élaboration et l'étalement de leurs programmes de fabrication. Par ailleurs il sera possible d'apprécier, en fonction des données ainsi établies, si d'autres mesures, qui font dès à présent l'objet d'une étude, peuvent ou doivent être envisagées.

2812. — **M. Frédéric-Dupont** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que du fait que les plafonds prévus pour l'attribution de la carte des économiquement faibles n'ont pas été modifiés et du fait de l'augmentation des pensions de veuve de guerre, l'Etat retire aux veuves de guerre le bénéfice de la carte sociale. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour que le plafond des ressources maxima pour la carte sociale des économiquement faibles soit adapté à la hausse du prix de la vie. (*Question du 22 octobre 1959.*)

Réponse. — Le décret n° 59-144 du 7 janvier dernier a porté de 120.000 F à 135.200 F le plafond de ressources en matière d'attribution de la carte sociale des économiquement faibles alignant ainsi ce plafond sur celui fixé pour l'admission à l'allocation d'aide sociale aux grands infirmes non travailleurs. Il ne peut donc être envisagé actuellement de modifier à nouveau ce plafond. L'avantage essentiel attaché d'ailleurs à la possession de la carte sociale des économiquement faibles est l'inscription sur les listes d'aide médicale; or, il n'est pas nécessaire de posséder ladite carte pour bénéficier de cette forme d'aide sociale, les demandes étant examinées par les organismes compétents, compte tenu de chaque situation particulière.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

2726. — **M. Moore,** constatant avec satisfaction le nombre croissant des véhicules en circulation, accroissement intimement lié à la vitalité de notre économie nationale, demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** si cette considération et le nombre important des accidents ne sont pas, à son avis, de nature à rendre obligatoire la visite médicale pour tout candidat à un permis de conduire ainsi qu'un contrôle médical périodique qui pourrait être raisonnablement exigé tous les dix ans. Il est évident que cette mesure n'aurait aucun caractère restrictif, mais serait établie dans un but de sécurité. Les permis de conduire mentionneraient: la date du contrôle périodique et le groupe sanguin du titulaire, ce qui constituerait un moyen efficace d'épargner bien des vies humaines. (*Question du 20 octobre 1959.*)

Réponse. — Il n'est pas envisagé, dans l'immédiat de rendre obligatoire la visite médicale de tous les candidats au permis de conduire. Toutefois, cette visite est imposée dans tous les cas où le titulaire des permis est appelé à avoir des responsabilités particulières en tant que conducteur ou bien lorsqu'il s'est rendu coupable d'une infraction spécialement grave. Ainsi, la réglementation actuelle impose l'obligation d'une visite médicale préalable à la délivrance du permis de conduire les véhicules des catégories C (poids lourds), D (transports en commun) et E (remorques dont le poids total autorisé en charge excède 750 kilogrammes). Les conducteurs des voitures de places et les moniteurs d'auto-écoles sont également soumis à une visite médicale. D'autre part les auteurs d'infractions graves peuvent être soumis à un contrôle médical dans certains cas: l'article L. 15 de l'ordonnance du 15 décembre 1958 relative à la police de la circulation routière prévoit l'obligation de soumettre à un examen médical et psychotechnique, les conducteurs ayant fait l'objet d'une mesure d'annulation du permis de conduire et qui désirent se mettre en instance pour obtenir un nouveau permis; l'article 3 de l'arrêté du 21 juillet 1954 permet au médecin membre de la commission départementale de retrait des permis de conduire, d'exiger une visite médicale des conducteurs comparaissant devant ladite commission. La visite médicale peut, en outre, être imposée aux candidats qui ne paraissent pas disposer de toutes leurs facultés. Cette visite peut être requise, préalablement à l'examen, par l'inspecteur du service des examens, si l'intéressé lui paraît présenter une anomalie physique ou mentale, ou postérieurement à la délivrance du permis, par le préfet, en application de l'article R. 128 du code de la route, si l'intéressé se trouve atteint d'une affection temporaire ou permanente incompatible avec l'obtention du permis de conduire. Il est à préciser que les titulaires du permis de conduire de la catégorie D (transports en commun), les conducteurs des voitures de places et les moniteurs d'auto-écoles sont tenus, pour conserver la validité de leur titre, de subir une visite médicale périodique. Actuellement, il est envisagé d'étendre l'obligation de la visite médicale périodique à des catégories de conducteurs autres que celles actuellement prévues par le code de la route. La validité des titres dont les titulaires doivent passer une visite médicale périodique est inscrite sur le troisième volet du permis. Par contre, il n'apparaît pas possible d'inscrire sur ces titres le groupe sanguin des titulaires, la recherche du groupe sanguin bien que présentant un intérêt indiscutable, n'ayant pas pu être rendue obligatoire en raison des répercussions d'ordre familial et social qu'elle pourrait avoir.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application de l'article 138 [alinéas 2 et 6] du règlement.)

2354. — 16 septembre 1959. — **M. Le Roy Ladurie** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, répondant à sa question écrite du 14 août, à savoir « si les sinistrés ayant à effectuer des remboursements pour des trop-perçus sur leurs dommages de guerre, alors qu'ils sont propriétaires de titres remis en payement des dommages mobiliers, ne pourraient être autorisés à payer le trop-perçu au moyen desdits titres », M. le ministre de la construction lui a répondu que « l'étude des modalités selon lesquelles l'opération envisagée pourrait intervenir, est menée conjointement entre son département ministériel et celui des finances ». Il lui demande si les sinistrés en question ne pourraient être autorisés à surseoir à tout payement, en attendant les résultats de l'étude actuellement en cours. Ceci à conditions: 1° que le montant de leurs titres de dommages mobiliers soit au moins égal au montant du remboursement à effectuer ou restant à effectuer (dans le cas où le sinistré aurait déjà fait des versements); 2° qu'ils déposent ces titres entre les mains des agents du Trésor chargés du recouvrement.

2359. — 17 septembre 1959. — **M. Laurin** expose à **M. le Premier ministre** que, depuis la mise en place des nouvelles institutions de la Communauté et la suppression des groupes de territoires de l'A. O. F. et de l'A. E. F. la présence à Dakar et à Brazzaville de hauts commissaires généraux, de secrétaires généraux et de l'état-major qui les secondent ne semble plus avoir de justification. Il lui demande si, dans le cadre de la politique d'économie qu'il entend suivre et pour rendre effectives les mesures d'absolue décentralisation qui ont été décidées à l'égard des nouvelles Républiques d'outre-mer, il n'envisage pas de supprimer ces emplois très onéreux qui sont devenus inutiles.

2531. — 6 octobre 1959. — **M. Palmero** demande à **M. le ministre du travail** s'il envisage de permettre à un Français métropolitain de procéder au rachat des cotisations antérieures vieillesse pour les périodes pendant lesquelles il n'était plus salarié, momentanément, et où il n'avait pas cotisé volontairement et ce, afin de permettre l'égalisation de son compte assurance vieillesse en comblant les absences de versement. Cela permettrait, en outre, d'apporter des fonds à la caisse d'assurance vieillesse, d'accorder une pension plus élevée et de faciliter la liquidation de la pension à l'âge de 65 ans.

2586. — 13 octobre 1959. — **M. Legaret** attire l'attention de **M. le ministre de l'information** sur certaine presse dite du « cœur » ou du « crime », qui, dans la période actuelle, paraît présenter un particulier danger. Au moment où la recrudescence de la délinquance et de la criminalité juvéniles inquiète tous les Français, où les « exploits » des « blousons noirs » défraient la chronique, il apparaît particulièrement heureux que certaine presse ne se donne pas pour tâche de faire apparaître comme des actes quasi-héroïques ce qui n'est, en toute hypothèse, que des manifestations de banditisme effectuées par quelques jeunes voyous. Il lui demande s'il compte prendre des mesures dans ce sens, et lesquelles.

2588. — 13 octobre 1959. — **M. Bignon** signale à **M. le ministre des armées** qu'un certain nombre de sous-officiers se voient refuser tout rengagement au-delà de quinze ans de services parce qu'ils ne sont pas titulaires du C. I. A., quels que soient, par ailleurs, leurs titres de guerre. Or, la mise à la retraite à quinze ans de service cause un grave préjudice à ces sous-officiers, puisque leur pension est liquidée sur la base de l'échelon de solde après douze ans au lieu de quinze. Il lui demande s'il n'y a pas lieu soit d'autoriser ces sous-officiers à servir pendant six mois au-delà de quinze ans, soit de modifier les échelons de solde, en créant un échelon après quatorze ans à la place de l'échelon après quinze ans.

2591. — 13 octobre 1959. — **M. Tomasini** demande à **M. le ministre des affaires étrangères:** 1° s'il y a eu, récemment, un changement dans le niveau des tarifs douaniers pratiqués par la Tunisie à l'entrée sur son territoire des marchandises françaises; 2° quel est le régime douanier actuellement consenti pour l'entrée sur le territoire français des marchandises tunisiennes.

2592. — 13 octobre 1959. — **M. Tomasini** demande à **M. le ministre des affaires étrangères:** 1° dans quelles conditions se trouve assuré — depuis l'instauration, à date du 4 juillet par le Gouvernement marocain, du contrôle des changes dans les relations économiques entre le Maroc et la zone franc — le règlement du déficit de la balance des comptes marocaine, notamment en devises; 2° quel est le montant de l'aide monétaire ainsi consentie mensuellement au Maroc pour assurer cette couverture (chiffres pour l'année en cours, mois par mois, et pour 1958).

2593. — 13 octobre 1959. — **M. Tomasini** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** que la liberté des transferts, financiers et commerciaux, est supprimée dans le sens Maroc-France depuis le 1ᵉʳ juillet, à la suite de décisions, semble-t-il, unilatérales du Gouvernement marocain, et demande: 1° quelles mesures de réciprocité ont été envisagées par le Gouvernement français; 2° quel est, actuellement, le régime auquel sont soumis les mouvements de capitaux, billets, titres, valeurs, ainsi que les règlements commerciaux dans le sens France-Maroc.

2594. — 13 octobre 1959. — **M. Tomasini** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** quel est le montant, pour 1958, et le montant prévu en 1959 de la non-perception de droits de douane (ou subventions indirectes) dont a bénéficié l'économie marocaine, du fait de l'application du régime des contingents de franchise douanière concernant l'entrée de certains produits marocains en France.

2595. — 13 octobre 1959. — **M. Tomasini** demande à **M. le ministre des affaires étrangères**: si la Tunisie doit être considérée comme faisant partie officiellement de la zone franc. Dans ce cas, quel est le montant (chiffres pour l'année en cours, mois par mois, et pour 1958, de l'aide monétaire consentie mensuellement par la France pour assurer la couverture du déficit de la balance des comptes tunisienne, notamment en devises.

2596. — 13 octobre 1959. — **M. Laudrin** expose à **M. le ministre des anciens combattants** le cas d'une dame qui, au titre de la résistance, est titulaire de la retraite du combattant. Son mari est titulaire de l'allocation du fonds de solidarité nationale. Il lui demande si l'organisme verseur de la retraite du combattant est fondé à refuser à l'intéressée le versement de sa retraite, sous prétexte que la carte du fonds de solidarité est établie au nom de son mari et bien que cette dernière soit attribuée en fonction des ressources jointes des deux époux.

2597. — 13 octobre 1959. — **M. Godonnèche** rappelle à **M. le ministre de l'information** que l'attention des pouvoirs publics et des parlementaires est fréquemment appelée sur les conséquences redoutables, pour la jeunesse en particulier, des abus de la liberté de la presse que commettent deux sortes de publications qu'on a pu dénommer « Presse du cœur » et « Presse du crime ». Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire cesser les abus signalés, et plus spécialement, quelle est sa position à l'égard des propositions précises qui ont été présentées, notamment par divers organismes de presse tendant: 1° à la discrimination nécessaire à établir par la commission des papiers et agences de presse entre les publications incriminées et la presse en général; 2° à provoquer une action efficace contre les mauvais films et la publicité qui leur est faite, notamment par le remplacement de la commission nationale de censure par un conseil de surveillance comportant en majorité des représentants des mouvements familiaux et de jeunesse ainsi que des éducateurs.

2600. — 13 octobre 1959. — **M. Joyon** demande à **M. le ministre des armées**: 1° s'il est exact que, sur 400.000 jeunes recrues actuellement affectées en Algérie, 50.000 restent engagées en permanence dans les zones d'opérations; 2° dans l'affirmative, s'il ne serait pas possible de prévoir une rotation des effectifs dans les zones exposées, en vue d'une plus juste répartition des risques et des sacrifices.

2605. — 13 octobre 1959. — **M. Bourgoin** expose à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre** que deux textes de 1951 et 1952 ont accordé des majorations d'ancienneté ou rappels pour services militaires aux fonctionnaires ayant combattu dans les rangs de l'armée ou de la Résistance pendant la guerre de 1939-1945. D'autre part, l'ordonnance n° 58-939 du 11 octobre 1958, relative à la situation des personnels civils et militaires rappelés ou maintenus sous les drapeaux prévoit à l'article 3 du titre I que: « les services effectifs accomplis par les militaires de la réserve rappelés sous les drapeaux entrent en ligne de compte pour le calcul de l'ancienneté des services exigés pour l'avancement, la constitution et la liquidation des droits à pensions ». En outre, l'article 6 du titre II du même texte accorde « le bénéfice de la campagne simple à l'ensemble des personnels militaires participant aux opérations de maintien de l'ordre d'Afrique du Nord ». Il lui demande si des bonifications semblables seront accordées aux fonctionnaires rappelés ou servant volontairement sous les drapeaux en Algérie.

2606. — 13 octobre 1959. — **M. Bourgoin** rappelle à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** que l'ordonnance n° 58-939 du 11 octobre 1958 relative à la situation des personnels civils et militaires rappelés ou maintenus sous les drapeaux prévoit à l'article 3, titre I, que: « Les services effectifs accomplis par les militaires de la réserve rappelés sous les drapeaux entrent en ligne de compte pour le calcul de l'ancienneté des services exigés pour l'avancement, la constitution et la liquidation des droits à pension ». S'agissant des fonctionnaires du ministère de la France d'outre-mer, astreints, de par leur statut, à des séjours effectifs outre-mer, pour prétendre à l'avancement, il lui demande si les services militaires accomplis en Algérie par certains d'entre eux doivent être considérés comme services effectifs accomplis outre-mer et, par voie de conséquence, entrer en ligne de compte pour le calcul de l'ancienneté au regard de leur droit à l'avancement et à pension.

2609. — 13 octobre 1959. — **M. Dixmier** rappelle à **M. le ministre de l'information** que l'attention des pouvoirs publics et des parlementaires est fréquemment appelée sur les conséquences redoutables, pour la jeunesse en particulier, des abus de la liberté de la presse que commettent deux sortes de publications qu'on a pu dénommer « Presse du cœur » et « Presse du crime ». Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire cesser les abus signalés, et, plus spécialement, quelle est sa position à l'égard des propositions très précises qui ont été présentées par le centre national des métiers et le syndicat national de la presse périodique de province tendant: 1° à la discrimination nécessaire à établir par la commission des papiers et agences de presse entre les publications incriminées et la presse en général; 2° à provoquer une action efficace contre les mauvais films et la publicité scandaleuse qui leur est faite, par le moyen de la dissolution de la commission nationale de censure (avec enquête destinée à faire la lumière sur son activité) et son remplacement par un conseil de surveillance, composé des représentants des mouvements familiaux et de jeunesse, ainsi que des éducateurs.

2616. — 13 octobre 1959. — **M. Poudevigne** demande à **M. le ministre du travail** s'il ne lui paraîtrait pas opportun d'assujettir à l'article 1073 du code rural qui exonère de toute cotisation les artisans ruraux âgés de plus de 70 ans lorsque ces derniers continuent à exercer une activité réduite. A cet âge, il semble qu'un artisan ne peut exercer pleinement son activité et qu'il peut sans conteste être assimilé aux invalides ayant une incapacité de travail d'au moins 66 p. 100.

2619. — 13 octobre 1959. — **M. Lebas** demande à **M. le Premier ministre** si, eu égard aux sacrifices demandés aux contribuables et au lourd programme de 1959-1960 du Gouvernement exigeant un dévouement sans réserve des fonctionnaires, le moment n'est pas venu d'introduire dans la loi de finances en préparation les dispositions de la loi de finances de 1945 et de rétablir la validité de l'ordonnance du 6 janvier 1945 supprimant tous textes, lois et règlements de circonstance et portant: revision des emplois de l'Etat, suppression des emplois inutiles; gratuité des missions accessoires attachées à la fonction principale; respect de la classification des traitements des fonctionnaires.

2623. — 13 octobre 1959. — **M. Jarrosson** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que le magazine *La Vie du rail* est proposé aux voyageurs du Mistral et peut-être à ceux d'autres trains par une vendeuse effectuant le parcours. Il lui demande si le succès de cette vente justifie les frais ainsi exposés.

2625. — 13 octobre 1959. — **M. Lebas** demande à **M. le Premier ministre** s'il ne serait pas d'actualité, en 1959, alors qu'il est demandé un gros effort aux contribuables, et que les grandes urgences de réparation des dommages de guerre portés aux édifices et établissements publics des collectivités locales ont disparu, que l'administration française soit invitée à ne plus contrevenir aux disciplines d'avant 1914, et en particulier, à ce que les fonctionnaires techniques de l'Etat s'alignent à nouveau sur le personnel désintéressé des administrations centrales et des préfectures, interdiction leur étant faite par le Gouvernement de prendre intérêt personnel d'honoraires (et de frais s'y ajoutant) dans l'édification d'ouvrages et d'établissements publics des collectivités locales, leur rapportant personnellement d'autant plus que le montant des sommes sortant des caisses communales et départementales, ainsi que du Trésor, est plus élevé, alors que, précisément, ils sont, par leur fonction principale, appelés à surveiller l'emploi des deniers des contribuables de l'Etat et des collectivités en ces affaires, étant bien entendu que les avantages accordés aux agents du Trésor, proportionnellement au montant des sommes qu'ils font rentrer diligemment dans les caisses du Trésor et des collectivités seront maintenus à leurs bénéficiaires traditionnels.

2626. — 13 octobre 1959. — **M. Lebas** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il ne serait pas d'actualité en 1959, alors qu'il est demandé un gros effort aux contribuables, et que les grandes urgences de réparation des dommages de guerre portés aux édifices et établissements publics des collectivités locales ont disparu, que l'administration française soit invitée à ne plus contrevenir aux disciplines d'avant 1914, et en particulier, à ce que les fonctionnaires techniques de l'Etat s'alignent à nouveau sur le personnel désintéressé des administrations centrales et des préfectures, interdiction leur étant faite par le Gouvernement de prendre intérêt personnel d'honoraires (et de frais s'y ajoutant) dans l'édification d'ouvrages et d'établissements publics des collectivités locales, leur rapportant personnellement d'autant plus que le montant des sommes sortant des caisses communales et départementales ainsi que du Trésor est plus élevé, alors que, précisément,

ils sont, par leur fonction principale, appelés à surveiller l'emploi des deniers des contribuables de l'Etat et des collectivités en ces affaires, étant bien entendu que les avantages accordés aux agents du Trésor, proportionnellement au montant des sommes qu'ils font entrer diligemment dans les caisses du Trésor et des collectivités, seront maintenus à leurs bénéficiaires traditionnels.

2637. — 13 octobre 1959. — **M. Pinoteau** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un bazar, marchand de couleurs, vend des articles tellement différents que parmi ceux-ci on peut trouver: du gaz butane; des appareils soit de télévision, soit réfrigérateurs, soit à laver; et lui demande: 1° si, au regard de la taxe locale dont cet exploitant est redevable, il existe, pour les articles précités, des exonérations ou des majorations; 2° dans l'affirmative, en vertu de quels textes, ainsi que les dates de mise en application, et celles, éventuelles, de retour au taux normal de 2,75 p. 100; 3° en tout état de cause, parmi ceux ordinairement vendus dans ce genre de négoce, les articles (pétrole, alcool à brûler, etc.) et autres que ceux précités pour lesquels existeraient les mêmes particularités.

2639. — 13 octobre 1959. — **M. Cermolacce** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, notamment dans le Sud-Est de la France, existent depuis de très nombreuses années des « cercles » dont les membres sont en grande majorité des salariés et des retraités ou pensionnés; que ces cercles où les fonctions administratives sont assumées bénévolement par des adhérents ne distribuent aucun bénéfice; qu'ils ont le caractère de foyers familiaux; que néanmoins, ils sont imposables à la taxe communale sur les cercles, sociétés et lieux de réunions dans les conditions fixées par les articles 1520 à 1523 du code général des impôts. Il lui demande si, en attendant l'application de la réforme des impôts locaux prévue par l'ordonnance du 7 janvier 1959, il n'envisage pas — ce qui serait souhaitable — d'exempter de cette taxe les cercles dont il s'agit.

2640. — 13 octobre 1959. — **M. Lolive** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques:** 1° quel est le montant des crédits affectés à la restauration des monuments historiques pour les années 1958 et 1959; 2° si ces crédits ont été intégralement employés, et dans la négative, quel est le montant des crédits ayant été réellement utilisés; 3° si les crédits étaient en augmentation ou en diminution par rapport à ceux correspondants pour les années 1955, 1956, 1957; 4° quel est le montant des crédits prévus pour 1960.

2645. — 13 octobre 1959. — **M. Besson** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'une société qui a acquis en 1956 (14 juin 1956) un terrain en partie construit, la partie libre ayant bénéficié de l'exonération des droits d'enregistrement sous réserve de construire dans les quatre années suivantes. Les projets de construction qui devaient se réaliser dans le délai imparti par la loi se trouvent réduits à néants du fait de l'intervention de la ville, qui a modifié complètement le projet initial d'aménagement du territoire communal. En particulier, la zone dans laquelle se trouve inclus ce terrain vient d'être classée résidentielle, alors qu'elle était précédemment industrielle, ce qui laisse prévoir l'obligation de construire des immeubles de 4 à 5 étages avec zone verte à l'entour. Il lui demande: 1° si, du fait que les constructions prévues par ladite société sont subordonnées à la décision du conseil municipal, encore à intervenir, un délai supplémentaire correspondant ne peut être accordé à la société pour réaliser l'édification des immeubles; 2° si, dans le cas où pour une raison quelconque la société renonçait à cette construction, elle devrait acquitter les droits dont elle a été exonérée sous condition suspensive et si, dans cette hypothèse, il serait fait application, pour la détermination du montant des droits, des tarifs en vigueur au moment de l'achat du terrain ou des tarifs ayant cours au moment du paiement à intervenir.

2648. — 13 octobre 1959. — **M. Alduy** expose à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre** qu'en réponse à des questions écrites récentes, MM. les ministres des armées et des finances ont précisé que le Gouvernement envisageait de déposer un projet de loi portant réforme de certaines dispositions du code des pensions civiles et militaires de retraite. Il demande si la publication de ce texte interviendra rapidement et si elle tiendra compte des revendications de base formulées par les retraités civils et militaires, et qui ont motivé, sous la précédente législature, le dépôt de nombreux projets de loi dont le bien fondé a été maintes fois reconnu, tant par les membres du Gouvernement que par les commissions techniques compétentes.

2651. — 13 octobre 1959. — **M. Duthell** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quelles mesures il envisage de prendre afin de permettre aux communes de réaliser leur équipement routier et si, devant l'afflux des capitaux, le Crédit foncier ne pourrait être autorisé à émettre un ou plusieurs emprunts dont le produit serait destiné à pourvoir aux besoins des communes rurales qui sont particulièrement désireuses de trouver une solution à leurs problèmes de viabilité routière.

2653. — 13 octobre 1959. — **M. Rieunaud** demande à **M. le ministre de l'information** pour quelles raisons, dans ses émissions nationales du dimanche soir à 20 heures, la radiodiffusion-télévision française ne donne pas, en général, le compte rendu sportif du jeu à XIII.

2657. — 13 octobre 1959. — **M. de Sesmaisons** signale à **M. le ministre de la justice** qu'il arrive fréquemment que des assesseurs ne peuvent obtenir le remboursement de leurs frais de séjour et de déplacements ou que ce remboursement ne leur est effectué qu'avec un retard considérable, ce qui est souvent à l'origine du mauvais fonctionnement des tribunaux paritaires; il souligne que, depuis la réforme réalisée par le décret n° 58-1293 du 22 décembre 1958, ces juridictions sont regroupées au siège des tribunaux d'instance, c'est-à-dire, en principe, à l'arrondissement; que, par conséquent, la plupart des assesseurs supporteront davantage de frais. Il lui demande: 1° de lui rappeler le régime actuel d'indemnisation des assesseurs des tribunaux paritaires; 2° d'adresser des instructions précises pour que les frais exposés soient, dans tous les cas, immédiatement remboursés.

2662. — 13 octobre 1959. — **M. Pic** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'après avis favorable du comité technique, le décret n° 58-1455 du 29 décembre 1958 a créé de nouvelles catégories dans le corps des agents techniques des eaux et forêts; que ce décret n'est pas entré en vigueur à la suite d'objections de la direction du budget; que les personnels intéressés par ce décret sont actuellement très émus de sa non-application. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que ce texte soit mis en vigueur.

2663. — 13 octobre 1959. — **M. Coudray** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** la situation très digne d'intérêt des assistants ou assistantes ou auxiliaires de service social titularisés dans un service public, dont les services accomplis dans les mêmes fonctions dans des services sociaux privés transformés en services publics, ne sont pas pris en compte pour la liquidation de leur pension, le recul de leur limite d'âge de recrutement et le calcul de l'échelon auquel ils sont nommés; et lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre un terme à cette situation sociale d'un corps dont le dévouement est si précieux à la mise en œuvre de nombreux services publics.

2665. — 14 octobre 1959. — **M. Liogier** expose à **M. le ministre du travail** que, suivant le département où l'acte est pratiqué, le remboursement varie dans une proportion qui dépasse celle du simple au double. Si nous prenons comme terme de comparaison la consultation de médecine générale, soit le « C », acte de base, nous avons comme tarif sécurité sociale, dans l'Ardèche, 350 francs, remboursé $\frac{350 \times 80}{100}$, soit 280 francs, ce chiffre résultant d'une convention signée en 1951 avec effet du 23 janvier 1952. Dans la Drôme, où aucune convention n'a été signée, et dans le Vaucluse, où un projet a été suspendu, le « C » est à 280, remboursé 224. Dans le département du Gard, la Lozère et la Haute-Loire, également limitrophes, ceux-ci conventionnés de fraîche date, nous trouvons le « C » à 600, remboursé 480. Ainsi, pour une cotisation identique, le tarif de remboursement d'un même acte pratiqué parfois par le même praticien est de 224, 280 ou 480 francs, suivant le lieu où il est effectué; et ce sont les usagers, assurés sociaux, ou les médecins lorsqu'il s'agit de tiers payants A. 115, aide médicale, qui font les frais de la prétendue discorde entre F.N.O.S.S. et confédération des médecins, alors que l'entente entre ces organismes est complète. Une convention type, signée le 15 octobre 1955 à Paris (et approuvée le 15 décembre 1955 par la commission nationale des tarifs), avait les bases suivantes: consultation: 700; visite: 900. Cette convention, qui aurait servi de base à l'ensemble du pays et donné satisfaction à tous, a été suspendue par veto. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire aboutir enfin la convention type sur le plan national, qui devait sortir fin mai.

2667. — 14 octobre 1959. — **M. Liogier** attire l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur les difficultés que connaissent, depuis janvier 1959, les électro-radiologistes qualifiés et sur leur situation fiscale réelle. Les investissements sont très lourds dans cette spécialité: une installation coûte de 12 à 20 millions sur lesquels 9 à 15 sont représentés par des appareils d'autant plus délicats qu'ils sont plus puissants, et sujets à dépréciation rapide du fait des incessants progrès techniques; les autres dépenses d'investissement concernent l'aménagement très particulier des locaux. Les frais de fonctionnement sont également importants et sans commune mesure avec ceux des autres branches de l'art médical. La situation de beaucoup de spécialistes qualifiés en électro-radiologie, qui ont vu leur clientèle baisser dans des proportions importantes, est devenue très difficile; beaucoup ont dû faire proroger leurs traites et sont en retard pour le paiement de fournitures courantes et pour le règlement de leurs impôts. Il lui demande s'il ne serait pas possible de mettre rapidement en vigueur pour tous les électro-radiologistes qualifiés les aménagements fiscaux suivants: 1° dans l'immédiat, dégrèvements et délais de paiement de leurs impôts pour les aider à faire face à la situation créée par l'arrêté du 31 décembre 1958 concernant les actes d'électroradiologie. Les électro-radiologistes qualifiés ont été en effet frappés plus gravement que leurs confrères non qualifiés par ces mesures puisque leurs revenus proviennent uniquement d'actes cotés en KR;

2° pour l'avenir, une réglementation leur permettant de faire valoir leurs amortissements sur des délais convenables et en rapport avec les nécessités du renouvellement et de la modernisation des installations: amortissement sur cinq ans maximum pour les appareils et de six à sept ans pour l'aménagement intérieur des cabinets d'électro-radiologie. Enfin, une appréciation plus exacte de leurs frais de fonctionnement.

2671. — 11 octobre 1959. — **M. Cermolacce** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que l'article 59 de la loi validée du 11 septembre 1941, en interdisant de nouvelles inscriptions pour le diplôme d'herboriste et en limitant aux seuls herboristes en fonctions en 1941 le droit d'exercer, a lésé d'une façon certaine les intérêts de nombreux herboristes; il lui demande s'il envisage d'atténuer la rigueur de ces dispositions ou d'étudier des mesures de réparation en faveur des herboristes ayant cessé ou sur le point de cesser l'exercice de leur profession.

2672. — 11 octobre 1959. — **M. Ruais** demande à **M. le ministre de l'information** si la commission paritaire des papiers de presse détermine pour chaque catégorie de publications un quota de répartition et si ce quota tient compte de la valeur morale de la publication, et dans l'affirmative, si une plus grande sévérité ne pourrait s'exercer à l'égard des publications qui ne présentent pas toutes les garanties de moralité désirables.

2678. — 11 octobre 1959. — **M. René Pleven**, rappelant à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que la gare du Maine-Montparnasse, gare terminus des lignes de Bretagne et de nombreuses autres lignes importantes de l'Ouest, est depuis de nombreuses années la plus inconfortable, la moins adaptée aux exigences d'un trafic moderne de voyageurs de toutes les gares de Paris, imposant aux voyageurs et voyageuses chargés de bagages ou d'enfants la montée ou la descente de longs escaliers, des parcours parfois de plusieurs centaines de mètres sur des quai exposés aux intempéries, ne prévoyant pour ceux qui les attendent aucun lieu de stationnement décent et en particulier aucun siège, lui demande: 1° combien d'années se prolongera une situation qui crée chez les voyageurs en provenance ou à destination de la Bretagne l'impression qu'ils ne sont pas traités comme des clients à part entière; 2° quel est, dans le programme d'investissement récemment proposé par le Gouvernement et approuvé par une majorité de l'Assemblée nationale, la part des crédits d'investissement destinée à la S. N. C. F. qui sera affectée à l'amélioration du service de la région Ouest et en particulier de la Bretagne, et quel montant des mêmes crédits est attribué aux régions desservies par les sections du réseau autrefois exploitées par les compagnies du P. L. M., du Nord, de l'Est et d'Orléans.

2679. — 11 octobre 1959. — **M. Le Roy Ladurie** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, par interprétation de l'article 156 du code général des impôts, l'administration considère que les intérêts des capitaux empruntés par les chefs d'exploitation agricole et engagés dans leur exploitation étant pris en considération pour la détermination du bénéfice net de ces exploitations, passible de la taxe proportionnelle, ne doivent pas être retranchés à nouveau du total des revenus des contribuables pour l'assiette de la surtaxe progressive; que cette solution conduit à refuser à un jeune agriculteur, soumis à l'impôt sur le revenu d'après le régime forfaitaire, le droit de déduire, de son revenu taxable à la surtaxe progressive, les intérêts du prêt d'installation qui lui a été accordé au titre de l'article 666 du code rural. Il lui signale, cependant, qu'un arrêt récent du conseil d'Etat (13 mai 1959, req. 19.599), infirmant la doctrine administrative, a jugé qu'un propriétaire exploitant, placé sous le régime du forfait, peut déduire de son revenu global, pour l'assiette de la surtaxe progressive, les intérêts d'un emprunt contracté pour l'acquisition de son exploitation. Il lui demande si cette jurisprudence récente de la haute assemblée n'est pas de nature à modifier la doctrine de l'administration concernant la déduction du revenu servant de base à la surtaxe progressive, des intérêts des capitaux empruntés par les exploitants agricoles et engagés dans leur exploitation.

2680. — 15 octobre 1959. — **M. Tomasini** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**: 1° si les « fonds disponibles » des caisses d'allocation vieillesse pour les personnes non salariées, dont l'utilisation est notamment prévue à l'article 11 du décret n° 49-1303 du 17 septembre 1949 et à l'article 12 du décret n° 49-1435 du 18 octobre 1949, peuvent être également employés à l'octroi de prêts à moyen terme pour la construction de logements en accession à la propriété; 2° dans la négative, s'il envisage de modifier dans ce sens les textes précités.

2681. — 15 octobre 1959. — **M. Tomasini** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports**: 1° que la fréquence des accidents de la route aux carrefours des routes à grande circulation et des routes secondaires conduit l'administration à y apposer, chaque fois qu'elle dispose de crédits, des panneaux de signalisation des types B 10 et A 11a, dont le coût est en moyenne de dix mille francs pièce, ou de trente mille francs pièce lorsqu'il s'agit de panneaux réflectorisés; ces panneaux obligent l'automobiliste à stopper au carrefour; 2° que l'indispensable généralisation de ce système de prévention des accidents est freinée, notamment, par le coût élevé de ces panneaux. Il lui demande s'il ne lui paraît pas souhaitable de modifier l'article 6 du décret n° 57-999 du 28 août 1957, modifiant l'article 27 du décret n° 54-724 du 10 juillet 1954, afin de donner aux signaux de position du type J2, placés aux carrefours des routes à grande circulation, valeur de stop obligatoire, quitte à peindre purement et simplement sur le triangle jaune la mention « stop ».

2687. — 15 octobre 1959. — **M. Jean Le Duc** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'un propriétaire ayant effectué des dépenses pour des améliorations culturales d'une ferme, par exemple transformation d'un taillis en terre de labour, suppression de talus inutiles, etc.; et lui demande si l'intéressé n'est pas fondé à déduire, dans sa déclaration d'impôt sur le revenu, les frais ainsi engagés au titre d'améliorations non rentables. Cette déclaration est contestée par l'administration des contributions directes qui prétend qu'il s'agit de modifications culturales et d'améliorations rentables. D'après elle, ces dernières ne peuvent être retenues que lorsqu'elles s'appliquent à des améliorations apportées aux bâtiments d'habitation ou d'exploitation.

2691. — 15 octobre 1959. — **M. Caillemer** demande à **M. le ministre de la justice** si MM. Ferhat Abbas, Krim Belkacem et autres chefs de la rébellion algérienne ont fait l'objet de poursuites judiciaires et, dans l'affirmative, quels jugements ont été rendus par contumace, et à quelle date.

2692. — 15 octobre 1959. — **M. Ulrich** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la population** quelles sont les mesures qu'il envisage de prendre pour éviter le développement de la poliomyélite dans le département du Haut-Rhin. En effet, dans une période de trois mois à peine, plus de 50 cas ont été enregistrés dans le seul hôpital civil de Mulhouse. Un enfant en bas âge est décédé malgré les soins tout particulièrement attentifs et le dévouement des médecins, sœurs garde-malades et infirmières. Cette situation grave appelle les questions suivantes: 1° toutes les mesures de prévention ont-elles été et sont-elles prises; 2° les vaccins et appareillages sont-ils à la disposition du personnel médical en quantité suffisante; 3° les fonds dont dispose le ministère de la santé publique sont-ils suffisants pour faire face à l'avenir à des situations exceptionnelles. Il souligne qu'il semblerait normal que les soins préventifs (vaccins, frais médicaux) puissent être pris en charge par les organismes de sécurité sociale, les frais en résultant étant de beaucoup inférieurs aux charges découlant d'une longue hospitalisation des petits malades.

2693. — 15 octobre 1959. — **Mme Jacqueline Thome-Patenôtre** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il est bien exact qu'il existe, depuis le 1er juillet 1959, une taxe spéciale sur les remorques. Il lui est signalé la situation d'un transporteur d'arbres en grumes du département qui a toujours payé pour son tracteur une taxe au poids sur les transports routiers de marchandises, mais se trouvait dans l'ignorance d'une taxe sur la remorque. Or, l'intéressé s'est trouvé être l'objet d'une amende le 1er octobre dernier, dans un département voisin pour non-règlement de ladite taxe. Ayant cherché à se renseigner sur la parution de ce texte et sur ses conséquences quant à la profession qu'il exerce, il n'a pu obtenir des précisions du bureau des contributions indirectes de sa circonscription.

2694. — 15 octobre 1959. — **M. Blin** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'une société constituée à l'origine entre frères et beaux-frères qui s'est vue par la suite dans l'obligation d'adopter la forme de société à responsabilité limitée en raison de l'importance des impôts qui frappaient chacun de ses membres. A l'heure actuelle, à la suite des relèvements successifs du taux de l'impôt sur les sociétés, intervenus depuis la transformation de ladite société, ses membres désireraient opter à nouveau pour le régime fiscal des sociétés de personnes. Si cette transformation en société de personnes avait pu intervenir avant le 1er janvier 1957, la société aurait rempli les conditions prévues par l'article 3, paragraphe III, du décret n° 55-594 du 20 mai 1955, pour bénéficier du régime de faveur institué par ledit décret pour la réalisation de telles opérations. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'envisager le rétablissement, pour une nouvelle période d'un an, des dispositions du décret du 20 mai 1955 susvisé (art. 2 et 3), afin de permettre à des petites sociétés, telles que celle visée ci-dessus, de se replacer sous le régime fiscal des sociétés de personnes en bénéficiant, pour cette opération, de conditions favorables.

2695. — 15 octobre 1959. — **M. Blin** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'une société constituée sous la forme de société à responsabilité limitée qui envisage de se transformer en société de personnes soumise au statut fiscal des personnes physiques. Il lui demande, dans le cas où cette transformation interviendrait avant le 31 décembre 1959, si elle serait considérée comme une cessation d'entreprise et si les bénéfices non encore taxés de la société transformée, comprenant notamment les réserves non distribuées ainsi que les plus-values sur les éléments de son actif, seraient imposables tant à l'impôt sur les sociétés qu'à l'impôt de distribution.

2698. — 16 octobre 1959. — **M. Michel Jacquet** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** la situation suivante: un commerçant a comme activité la vente et la réparation de machines agricoles, tracteurs, charrues, herses, petit matériel, machines à traire, etc. La main-d'œuvre qu'il occupe est utilisée uniquement pour les réparations. Il lui demande: 1° s'il peut, dans ces conditions, être considéré comme artisan rural et, en conséquence, exonéré du versement forfaitaire; 2° si sa situation, à ce point de vue, peut être différente suivant qu'il est, ou non, considéré comme artisan à la taxe proportionnelle, pour l'impôt sur les bénéfices.

2700. — 16 octobre 1959. — **M. Deshors** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** la situation des entreprises qui exploitent une usine (dans laquelle sont fabriqués exclusivement des produits passibles de la T. V. A.) et qui, en outre, se livrent à une activité purement financière (gestion de leur patrimoine immobilier, prêts hypothécaires, etc.). Ces deux catégories d'activités font l'objet, généralement, de comptabilités distinctes, mais leurs résultats sont toujours centralisés, en fin d'exercice, dans un compte d'exploitation et un bilan unique. Il lui demande si les entreprises de l'espèce, conformément aux dispositions du décret n° 55-867 du 30 juin 1955 ont le droit de récupérer, au prorata de leur chiffre d'affaires assujetti à la T. V. A., la taxe sur les prestations de services afférentes aux intérêts et agios bancaires consécutifs à leurs opérations de caractère financier.

2703. — 16 octobre 1959. — **M. Duterne** expose à **M. le ministre des armées** que de nombreux présidents de sociétés de P. M. E. se sont vus rappelés à l'ordre par l'autorité préfectorale en raison du refus qu'ils avaient opposé de délivrer une attestation d'inscription à leur société à des jeunes gens désireux d'obtenir un sursis d'incorporation en prenant une inscription à une telle société, tout en s'abstenant de participer à la moindre séance d'instruction. Il attire son attention sur l'incompatibilité absolue entre de telles interventions, qui s'appuient sur des textes réglementaires, et l'esprit dans lequel a été prévu initialement cette obligation d'inscription à une société de P. M. E., laquelle comprenait implicitement la nécessité d'une assiduité à toutes les séances. Il signale, d'autre part, combien le maintien d'une semblable interprétation pourrait être considéré comme un véritable désaveu aux efforts poursuivis inlassablement et bénévolement par les dirigeants, instructeurs et moniteurs de toutes les sociétés de P. M. E. agréées par l'Etat. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour porter remède, le plus tôt possible, à cet état de choses.

2705. — 16 octobre 1959. — **M. Boscher** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si les fonctions d'inspecteur-receveur de l'enregistrement et de président directeur général d'une société commerciale (en l'espèce une société de presse) domiciliée dans le ressort fiscal de l'intéressé sont compatibles.

2706. — 16 octobre 1959. — **M. Boscher** demande à **M. le ministre des armées** s'il envisage de publier prochainement la liste définitive des unités ayant été engagées lors des opérations de la guerre 1939-1945, et ayant qualité d'unités combattantes.

2709. — 16 octobre 1959. — **M. Le Pen** appelle l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur la situation des anciens agents des ex-concessions françaises en Chine. A la suite de la ratification, le 8 juin 1946, du traité franco-chinois, signé le 28 février 1946, les concessions françaises en Chine furent rétrocédées à l'Etat chinois, privant ainsi de leur emploi 400 agents français officiellement employés dans ces concessions. Pour tous ces agents les services accomplis en Chine n'ont pas été validés au titre de la sécurité sociale et, de ce fait, les intéressés perdent leurs droits à la retraite de cet organisme. Il lui rappelle qu'un projet adopté par le ministère des affaires étrangères est soumis à l'approbation du ministère des finances depuis plus de sept mois. Ce projet prévoit: 1° le versement d'une indemnité pour perte d'emploi correspondant à un mois de solde de congé en France, par années de service accompli en Chine avant le 8 juin 1946, date de ratification du traité franco-chinois de Tchunking, sans que le total puisse dépasser un an de solde; 2° le versement d'une indemnité correspondant à quatre mois de solde de congé en France pour compenser la perte de salaire subie du fait du « Régime commun », période comprise entre le 1ᵉʳ mars et le 31 octobre 1945; 3° la reconstitution de carrière des agents reclassés dans les administrations ou les services publics français; 4° pour les autres, la validation, au titre de la retraite de la sécurité sociale, des services accomplis dans les ex-concessions en Chine. Il lui demande à quelle époque il compte soumettre cette loi à l'approbation du Parlement pour que soit enfin réglée la situation pénible de ce personnel.

2713. — 16 octobre 1959. — **M. Dalainzy** signale à **M. le ministre de l'information** le danger que crée et entretient, pour la morale de la jeunesse française, la presse du cœur et la presse du crime. Il lui demande s'il envisage, pour l'avenir de cette jeunesse et la réputation du pays, de prendre immédiatement à ce sujet les mesures sévères qui s'imposent.

Ce numéro comporte le compte rendu des trois séances du jeudi 19 novembre 1959.

1ʳᵉ séance: page **2599**. — 2ᵉ séance: **2611**. — 3ᵉ séance: page **2637**.

PRIX : 50 F.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.